

Достижения в психологии

В.А. Пономаренко

Профессия —
психолог труда



Российская академия наук
Институт психологии

В.А. Пономаренко

ПРОФЕССИЯ — ПСИХОЛОГ ТРУДА

Издательство
«Институт психологии РАН»
Москва – 2013

УДК 159.9:629.7

ББК 88

П 56

Пономаренко В.А.

П 56 Профессия — психолог труда. — М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2007. — 400 с. (Достижения в психологии) — опубл. 23.07.2013. — Электрон. версия печ. публ. — Доступ с сайта ЭБС IPRbooks.

УДК 159.9:629.7

ББК 88

В предлагаемой читателю книге известный ученый, профессор, специалист по психологии труда, академик Российской академии образования, ведущий психофизиолог в области летных испытаний, психологической подготовки летчиков и космонавтов к нештатным ситуациям делится своими воспоминаниями о прожитой жизни и научном труде.

Основное внимание уделяется проблемам духовности, формирования профессионалов, приводится масса интересных научных фактов, излагаются яркие эпизоды деятельности ведущих психологов страны. В книге есть описания ранее не обнародованных эпизодов участия психологов труда в создании летательных аппаратов, исследований в космических полетах.

Рассказ о жизни крупного специалиста в области авиационно-космической психологии и профобразования поучителен и полезен для молодых психологов, педагогов, врачей, методистов летного обучения, политологов, историков в области обеспечения безопасности жизни в полете. Доступное изложение фактического материала, размышления, воспоминания, автобиографические драматические моменты жизни могут заинтересовать широкий круг читателей, в том числе молодежь.

© Институт психологии Российской академии наук, 2007

ISBN 978-5-9270-0114-9

ОГЛАВЛЕНИЕ

<i>А.Л. Журавлев. Когда человек в своей профессии...</i>	7
Предисловие автора.....	15
Глава 1. В духе истоки познания смысла и правды жизни	17
Есть ли Бог в душе летчика?	17
Открытие духа в профессии.....	43
Сага о добре и зле в стране Авиация	63
Сущее в личности человека летающего.....	79
В чем смысл предназначения профессионала?	104
Глава 2. Психологическая педагогика	116
Личностно-ориентированное обучение человека летающего	116
Духовно-интеллектуальные основы профессионализма в опасной профессии.....	128
Психология профессионала в условиях рыночной экономики	135
Образовательная среда как условие внедрения научных программ обучения.....	141
Вочеловечивание духа в воинское летное братство.....	155

Глава 3. Из опыта жизни и труда в опасной профессии....	164
Профессионализм — святая данность для победы... над собой	164
Психические состояния совести и сознания, победившие смерть.....	188
Социально-психологическое содержание боевого стресса...	202
Экстремальность как научно-практическая проблема.....	210
Глава 4. На плечах учителей	222
Вспоминая, горжусь	222
У каждого свой Ломов.....	225
Благославный ломовский путь длиною в жизнь (к 80-летию со дня рождения).....	238
С Г.Т. Береговым на пути в космонавтику.....	247
Негаснущая звезда Ф.Д. Горбова	256
Пронзительное Слово о великом Субъекте планеты Психология.....	266
Лик ученого, лик человека.....	280
Рожденный для Неба.....	283
Глава 5. Событийные штрихи истории жизни психолога труда.....	287
Первые шаги на пути к храму науки	288
Осуществление возложенных на меня надежд.....	296
Шажки переходят в шаги.....	314
Исповедальное психологическое эссе	335
Жизнь и судьба в сухом остатке	363
Эпилог	380
<i>Н. Орешина. Послесловие: Труд как полет...</i>	381

Когда человек в своей профессии...

В новой книге В.А. Пономаренко подробно и интересно рассказывает о своем важном достижении — практической постановке профессии психолога труда и инженерного психолога в сфере авиации и космонавтики, особенно интенсивно развивавшейся в нашей стране в 60–70-е годы XX в. В этом значимом научно-практическом направлении вначале он сотрудничал со своими учителями (Ф.Д. Горбовым, Б.Ф. Ломовым, К.К. Платоновым и др.), а затем продолжил их дело самостоятельно.

В.А. Пономаренко работает в *междисциплинарном предметном «поле»* научного, практического и в целом жизненного поиска, на пересечении интересов медицинских, технических, педагогических и психологических наук, интегрируя их результаты в своей деятельности и превращая эти разные интересы в полезную продукцию научного и практического содержания. Судя по представленным в книге материалам, он остается приверженцем *комплексного подхода* к решению любой задачи как по ее содержанию, так и по методам получения и анализа интересующих данных.

Книга показывает, что в своих замыслах и их воплощении В.А. Пономаренко стремится к реализации важнейшего *принципа единства теории, эксперимента и практики*, и делает он это совершенно осознанно, вслед за одним из своих учителей — Б.Ф. Ломовым, который обосновал данный принцип применительно к исследованию психологических проблем и трудностей. А последних в работе и профессиональной жизни Владимира Александровича было предостаточно, однако он хорошо понимал значение теоретических представлений и никогда от них не отступал, старался

разобраться в них или сконструировать свои теоретические позиции, что делал весьма успешно. В.А. Пономаренко как профессионал сам является воплощением указанного принципа: будучи теоретически чрезвычайно продвинутым специалистом, он имеет огромный опыт экспериментирования и всегда сосредоточен на решении практических общественно значимых задач. Сложно сказать, каких качеств у него больше: теоретика, экспериментатора или практика. Скорее всего, в нем объединяются в равной степени все три ипостаси. Это, по сути, объясняет тот факт, что Владимир Александрович воспринимается своим разными группами специалистов: военных летчиков, медиков, физиологов, психологов. В частности, в профессиональном психологическом сообществе мало кто знает о том, что Владимир Александрович является доктором не психологических, а медицинских наук. Уже давно он признан коллегами в качестве профессионального психолога, а его положительной научной экспертизой гордится всякий психолог независимо от возраста и опыта профессиональной деятельности.

Психология труда остается пока в ряду редких профессий, однако описанный в книге богатейший опыт В.А. Пономаренко убедительно показывает: там, где для реализации профессионального мастерства создаются условия и находятся подготовленные специалисты, очевидным фактом становится польза этой профессии и, соответственно, ее востребованность. В этой связи содержание данной книги может рассматриваться не только в качестве профессионального, но и жизненного мастер-класса известнейшего специалиста в области психологии и психофизиологии труда и инженерной психологии. Начинаешь понимать, что создание благоприятных условий для профессии может во многом зависеть именно от самих профессионалов, конечно, не все, но многое. Главное не ждать новых исторических условий, когда придет высокая востребованность, в частности, инженерных психологов или психологов труда, а самим формировать эти условия уже сегодня.

Характерным для научной и практической деятельности В.А. Пономаренко является изучение профессионального труда в явно выраженных экстремальных условиях, что он делал на примере летчиков и космонавтов. Яркая особенность их труда, а точнее, жизнедеятельности в целом, позволила выявить особенности психической регуляции деятельности и поведения, описать целый ряд психологических закономерностей профессиональной деятельности человека в условиях постоянного риска для жизни. Содержание его описаний и тем более анализа — свидетельство глубокого понимания сложностей, типичных для труда в сфере авиации и космонавтики, даже более того, свидетельство его сочувствия и глубокого сопереживания.

Хочется подчеркнуть, что научно-практические поиски В.А. Пономаренко концептуально и тесно всегда были связаны с работами Института психологии РАН (ранее АН СССР), прежде всего с научными разработками Б.Ф. Ломова, сотрудничество с которым у Владимира Александровича было многолетним, многообразным и очень эффективным — именно об этом в книге много сказано и по существу, и эмоционально-вдохновенно. Если анализировать историю сотрудничества двух известных специалистов, то можно увидеть многообразие его форм: крупные совместные монографические работы, реализация каждым в своих работах идей другого, согласованные и взаимодополняющие исследования и др. Особой и интереснейшей формой сотрудничества была практическая проверка и последующее внедрение Владимиром Александровичем не только своих научных идей, но и теоретических разработок Б.Ф. Ломова.

О В.А. Пономаренко как о практике, который внедряет именно научные разработки, необходимо сказать отдельно: будучи профессиональным исследователем, в конкретном деле он практически поддерживал науку, но не всякую, а настоящую, не столько интересно описывающую, сколько объясняющую и особенно позволяющую прогнозировать. Наука была и остается для Владимира Александровича одним из важных инструментов решения крупных и практически значимых проблем. Именно с таких позиций он неоднократно, в том числе публично, обращался к психологам с призывом «работать на опережение общественной практики», «не отрываться слишком далеко от жизни», «стараться делать полезное» и т.д. Сам же В.А. Пономаренко неоднократно и чрезвычайно эффективно, как настоящий ученый, чувствовал главный человеческий «нерв» в развитии и авиационной техники, и профессиональной подготовки человека к работе с ней. Это и позволяло ему реально «работать на опережение».

Об одном из таких опережений Владимира Александровича необходимо сказать особо. В последние лет десять на примере летного труда им выявляется, анализируется и систематизируется роль духовно-нравственных компонентов в профессиональной деятельности, тем самым фактически формируется принципиально новое научно-практическое направление в психологии труда, которое еще не имеет своего строгого научного обозначения. Конечно, уже сейчас достаточно ясно, что это область междисциплинарных знаний на пересечении научных интересов, прежде всего, психологии труда и личности, социальной и этической психологии и некоторых других отраслей, в том числе и непсихологических (этики, педагогики и т.д.). Такие проблемы, безусловно, инициируют не только организацию комплексных исследований, но и формирование новых отраслей психологии, например, «духовной психологии» и др. Это

все будет активно разрабатываться в будущем, но зарождается сегодня и во многом усилиями именно В.А. Пономаренко, а также его учеников, соратников и последователей. Он впервые столь остро поставил эти вопросы перед психологами в научном плане, призывая заниматься ими глубоко и разрабатывать как специальные. Он же убедительно смог доказать и показать на практике высокую значимость духовно-нравственных составляющих летного труда. В данной книге об этом написано профессионально, интересно и чрезвычайно поучительно.

У В.А. Пономаренко много таких результатов деятельности, которые вполне можно квалифицировать как достижения, и это хорошо видно в представляемой книге. Однако особо следует выделить еще одно важное достижение, которое не лежит «на поверхности» его профессиональной биографии, не всем это видно, не бросается в глаза. Владимир Александрович не только добился крупных, заметных результатов в своей профессии — психологии и психофизиологии труда, но и всей профессиональной жизнью создал *своеобразный характер жизнедеятельности*, фактически свой жанр, или «пономаренковский» тип, сущностной и типобразующей характеристикой которого является, по моему мнению, интегрирование в нем очень разнородных качеств. И такое объединение является не противоречивым (а ведь могло быть и так), а взаимодополняющим и даже *гармоничным образованием*, каковым и представляется мне его социо- и психотип. Среди разнородных качеств, которые гармонично соединяются и проявляются в его жизнедеятельности (а основания так считать есть, в том числе и в содержании данной книги), хочется назвать, с одной стороны, фундаментальность как способность формулировать и брать на себя решение крупных проблем, способность к обобщению, оперированию абстракциями, через синтез и систематизацию уход от единичного, а с другой — конкретность и практичность мышления, конструктивность и реалистичность принимаемых им решений и т.п. Аналогично в нем сочетаются склонность к тщательному научному анализу и одновременно умение использовать здравый смысл, не всегда легко совместимый с научными данными, далее, он совмещает строгое экспериментирование, проверку идей и гипотез опытным путем с сугубо интуитивными догадками и непонятно из чего следующими предположениями и мн. др. Из всего этого и вырастает очень оригинальный и подлинно индивидуальный *стиль профессиональной деятельности и жизни*.

За всем тем, что и как делает В.А. Пономаренко в своей профессии, т.е. тем, о чем написана эта книга, стоит человек яркий, очень нестандартный, достойный того, чтобы о нем писали (что я с удовольствием и делаю). В жизни нередко встречаются люди, о которых легко говорить и даже писать, так как это разносторонние натуры, они оригинальны, психологи-

чески открыты, интересны для многих, их биографии поучительны, а значит, полезны. Вот таким мне видится Владимир Александрович, хотя своей жизненной энергией, креативностью решений в сложных ситуациях, размахом и полетом мысли он из этой группы людей тоже выделяется.

Если называть *ключевые качества*, адекватно описывающие не столько профессиональный, сколько человеческий портрет Владимира Александровича, то среди них, по-моему, нужно обязательно выделить следующие: интеллектуально мудрый, социально ответственный, эмоционально реагирующий, обладающий развитым чувством чести и собственного достоинства (настоящий офицер!), остро чувствительный к безразличию и необоснованным обвинениям людей (особенно летчиков), принципиальный в суждениях и поведении, объективно оценивающий других, безобвинительно прямолинейный, непосредственно искренний и правдивый. Следует сказать отдельно о его взвешенности, разумности, стремлении не занимать крайние позиции, которые, по его же словам, «он прошел, и они ничего не дали и дать не могли». В.А. Пономаренко — не просто человек дела. Он может быть при этом страстным и одержимым идеей, целенаправленным и целеустремленным.

В профессиональном психологическом сообществе *социальный образ* В.А. Пономаренко, по моему мнению, состоит из трех основных слагаемых. Первое — это человек *самостоятельный, даже подчеркнуто независимый и самодостаточный*, на которого невозможно просто так воздействовать, чтобы чего-то добиться, повлиять или тем более манипулировать им. С ним можно только договариваться и паритетно сотрудничать. Второе — это человек, безусловно, *нравственный*, причем по-настоящему. У такого человека, как Владимир Александрович, нравственная позиция по отношению к делам и другим людям может быть только глубокой, подлинной, в какой-то степени даже натуральной. Во многом именно в этом заключена его природная натура, через родителей впитанная им от земли. И третье, чрезвычайно серьезное — это широко известная и хорошо заметная в содержании данной книги *гражданская позиция* В.А. Пономаренко, о которой знают очень многие и не всегда по собственному желанию, добровольно, а нередко даже вопреки таковому. Он обладает подлинным государственным мышлением и может быть, безусловно, квалифицирован как настоящий *государственный человек* по масштабности своих мыслей, намерений и реальных дел. Абсолютно естественным для него является переживание острой боли за состояние и судьбу российской авиации (за этим всегда стоит конкретный смысл), отечественной науки, образования и России в целом. Он характеризуется постоянной психологической готовностью конкретно и эффективно действовать ради повышения безопасности полетов в российской авиации, реформирования

российской науки и системы образования или сохранения здоровья российского населения.

Далеко не каждому человеку дана способность проявлять даже простой интерес к духовности, пожалуй, самой главной составляющей человеческой жизни, тем более испытывать потребность разобраться в содержании духа, компонентах духовности, глубоко размышлять об этом и уж тем более писать на такие сложнейшие темы. И все это дано Владимиру Александровичу, которому, по-видимому, вверено думать над этими вопросами и доверено отвечать на них другим, коллегам и ученикам. Не сказать об этом означало бы не дать его важнейшую характеристику.

В этой связи очень интересна динамика, развитие профессиональных занятий В.А. Пономаренко: он получил классическое военно-медицинское образование, первоначально его, естественно, интересовали физиологические состояния человека (летчика), определяемые по медицинским (клиническим) показателям, затем он убедился в значимости и психологических данных. Перейдя от анализа состояний к изучению профессиональной деятельности в целом (прежде всего, на примере деятельности по управлению летчиком сложнейшей технической системой — современным самолетом), Владимир Александрович стал глубоко исследовать и практически анализировать роль психологии человека, разрабатывать соответствующие концепции учета важнейших психологических факторов (феноменов и параметров). В развитии его профессиональных занятий состоялся еще один важный переход, о котором частично уже говорилось: от учета психического к анализу духовно-нравственных компонентов в жизни человека и их проявлению в профессиональном труде летчиков. Описанное движение интересов — от физиологии к психологии, а от нее к духовно-нравственной сфере человека — это честный классический путь развития профессионала в поиске объяснения закономерностей человеческой деятельности и жизни в целом. Не столько оптимальное, эффективное существование и функционирование человека интересует сегодня академика В.А. Пономаренко, сколько предназначение человека на Земле и смысл его жизни, который видится, прежде всего, в ее духовных формах, реализуемых в первую очередь в труде. Каждый этап его профессиональной биографии и, соответственно, каждый переход фактически есть свидетельство изменения научных представлений о содержании (физиологическом, психологическом, духовно-нравственном) *более общего «человеческого фактора»* и его проявлений во взаимодействии человека с техническими системами.

Обладание высокими профессиональными и, главное, духовно-нравственными качествами позволяет В.А. Пономаренко быть по-настоящему учителем в профессии и наставником в жизни для многих людей, а на-

ставничество не менее важно и значительно более сложно, чем учительство в профессии. Характерной чертой Владимира Александровича является благодарная память о своих учителях, о чем написано им в данной книге по-особому вдохновенно. Только почитая своих учителей, можно вырастить учеников как профессионалов, нравственно ценящих наставников. Заметная особость Владимира Александровича как наставника состоит еще и в том, что он способен быть таковым по отношению ко взрослым, личностно зрелым, уже состоявшимся и многого достигшим людям, на которых очень непросто влиять, изменять их и т.д. А у него это хорошо получается, ибо, обладая выраженным жизненным магнетизмом, он притягивает к себе людей, которые сами по-взрослому, но под его влиянием начинают ориентироваться в профессии и в жизни, сами себя наставлять на хорошее... Когда взаимодействуешь с Владимиром Александровичем, то как-то совсем произвольно возникает такое психологическое состояние, когда хочется не только его слушать, но и слушаться, не только смотреть на него, но и быть хотя бы в чем-то на него похожим, не только доверять ему, но и полностью довериться, не только говорить, но и действовать вместе с ним и т.д.

Известно, что очень показательным для психологической характеристики человека является содержание того, о чем он сожалеет в своей жизни — один из косвенных приемов выявления наиболее характерных для человека качеств. У В.А.Пономаренко сожаление вызывает следующее: «промолчал в той ... ситуации», «до конца не настоял..., не добился полностью...», «нужно было еще активнее действовать..., идти до конца...», «не дослужился до той звезды на погонах, которая позволила бы еще больше влиять и решать, делать самому и добиваться от других...» Из всего этого в совершенно явном виде следует, что ведущими человеческими ценностями для Владимира Александровича являются две их группы: нравственные и деловые, вокруг которых и концентрируются его самые сильные переживания в форме сожалений.

О В.А. Пономаренко как человеке хочется сказать кратко и емко, таким умением он сам обладает в высшей степени. Если подводить краткий итог вышесказанному, то еще раз хочется подчеркнуть, что автор книги, которую держит в руках уважаемый читатель, высококвалифицирован в профессии, мотивирован на дело, нравствен в своем социальном поведении, ориентирован на семью, убедителен не только своими аргументами, но и действиями, поступками, очень интересен в беседе, особенно в рассказе, надежен в отношениях, предан в дружбе. И это еще не все!

Представляя книгу В.А. Пономаренко, нельзя не сказать хотя бы несколько слов о нем как об авторе. Среди достоинств книги, кроме глубокой содержательности, искренности и даже в чем-то непосредственности,

интересного и доступного изложения и т.д., необходимо специально отметить своеобразный, можно сказать, «пономаренковский» язык, как устный, так и письменный, за которым явно чувствуется художественно-научный стиль мышления (это еще одно соединение разнородностей) и выкристаллизованная социальная позиция, с которой он, убежденный и уверенный, проходит по жизни. Стиль В.А. Пономаренко, как известно уже многим, — его бесспорное достижение, а значит — и достижение психологии в целом.

Читая эту книгу о редкой, но важной и интересной профессии — психологе и психофизиологе труда, мы имеем дело с Мастером высокого полета!

*Член-корреспондент РАО,
доктор психологических наук,
профессор А.Л. Журавлев*

Посвящая самому дорогому человеку — жене Валюше.

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Всем известно, что психологи труда сходят с научной сцены, так и не выбившись в люди с «белой костью». Так уж получилось, что им отвели узкий круг обязанностей: описание профессиограмм, психограмм, составление каталога операций и действий промышленных рабочих, операторов, машинистов, летчиков, сталеваров и т.д. При этом им поручено исследовать все и рассуждать обо всем. Хотя есть вероятность усомниться в том, что можно трудиться без цели, мотива, потребности, без общения, способностей, без духа и душевности, вне индивидуальных помыслов и коллективных устремлений, без генетических и человеческих ценностей, без чувств и воли, темперамента и динамических свойств нервной системы и, наконец, при наличии пусть полупустой, но *головой*, заполненной интеллектом и креативным мышлением.

Забыли, что размышления о задачах экспериментальной психологии, психологии труда ярко представлены в трудах Н. Бернштейна, И. Шпильрейна, С. Геллерштейна, Д. Архангельского, К. Платонова, Ф. Горбова, Н. Добротворского. Наши психологи с громкими именами не чурались методов психологии труда, переименованной в инженерную психологию. Вспомним работы Б. Ломова, Ю. Забродина, В. Зинченко, Е. Романовой, В. Шадрикова, Д. Завалишиной, А. Крылова. И Ошанин с Вендой разрабатывали теорию образа и алгоритмы систем автоматического управления. Специалисты не забыли Е.А. Климова с его неистовой настойчивостью в создании теории профтехобучения, исходящей из культуры производства и развития практического интеллекта, чувства красоты и художественного вкуса. Субъект изначально значился как субъект труда, а затем — познания и общения.

Нам, работающим в области авиационной и космической психологии труда, повезло, так как мы имели дело не с болтами и гайками, а с небожителями, чей внутренний мир был богаче и красочнее, чем у любого аристократического землянина.

Заканчивая свой трудовой путь, я решил, пусть пристрастно, исходя из принципов психологии человека в труде, раскрыть самое тонкое явление — явление духа и души, любви к профессии, состояния трансценденности и одухотворенности.

Человек летающий увидел, ощутил другой мир, мир бесконечности, мир другого времени и пространства, других чувств, исходящих из высших начал. Все, что удалось выудить из небесной жизни, хочу донести до землян — психологов, служителей общей и дифференциальной психологии, психологов развития, школьных психологов, работающих в области творчества, речи и культуры. Психологов, любящих людей, умеющих сострадать, быть душеведами.

Много в этой книге пристрастного, личностного, много биографического, иногда анекдотического, забавного, серьезного и не очень. Но горжусь лишь одним — правдой, добротой, старанием быть объективным без пузырящихся амбиций. Есть завиральные идеи, замешанные на инсайте и опыте. Есть мысли, которые зовут в поход за знаниями, находящимися за пределами физиологии мозга. Уделено внимание психологическому анализу новых идей в области психофизического здоровья здорового человека.

Есть в книге воспоминания о наших выдающихся учителях.

Все подается в оптимистическом ключе. Все же мы прожили красивую, буйную, творческую жизнь и не опустили свою профессию до мелкой obsługi недостойных.

Мечтал написать книгу гуманиста, трезвого и действенного. А уж как получилось, вам, дорогие читатели, решать. Дай Бог, чтобы мысли мои были восприняты как достойные вас, а слова не были вам чужды по духу.

Выражаю искреннюю благодарность своей супруге Валентине Михайловне, референту и помощнику Т.В. Бабенко, Н.В. Крыловой за организацию и поддержку при написании текста.

Высоко ценю доверие и уважение со стороны Анатолия Журавлева, сотрудников Института психологии Российской академии наук.

Благодарен летчикам, что напоили меня духом и расправили мои крылья для полета в нерукотворном мире душевного взаимопонимания.

1 ГЛАВА

В ДУХЕ ИСТОКИ ПОЗНАНИЯ СМЫСЛА И ПРАВДЫ ЖИЗНИ

«Человеку дано быть духом, он призван быть духом — в этом основной и священный смысл его жизни».

(И.А. Ильин. Путь к очевидности)

Есть ли Бог в душе летчика?

Небо. Любовь. Дух

Да простят меня летчики: это вступление не столько для них, сколько о них. Люди не всегда осознают свою истинную ценность. В этой главе я ни с кем не спорю и ничего не доказываю, это поток сознания, построенный на вере, а не на знаниях. Не следует думать, что дух — это что-то не от мира сего. Человеческий *дух* — это реальный опыт возвышенного психического состояния, возникающего не как акт результативного действия, а как постижение смысла деятельности. Само понятие «смысл» включает цель. Известно, что для летчиков, в отличие от птиц, цель полета не сводится к добыче хлеба насущного. В основе потребности к полету стремление, жажда, страсть к познанию, к познанию, прежде всего, себя. Познание себя как психологический процесс и есть работа чувств, ума, эмоций с переходом на высший уровень, когда совесть просветляет душу. Любой идеальный

мир, построенный в нашей голове, не имеет выраженного физического эквивалента, хотя мы его всегда физически ощущаем как чувство переживания. Чувство переживания, в свою очередь, трансформируется в физически ощущаемую душевную боль, прилив крови, изменение температуры, необычную легкость или блаженство тела и т.д. Все это означает, что дух — это не столько аллегория или мифологема, сколько исторический опыт культуры семьи, общества, этноса, данный нам в чувственных переживаниях, в проекциях по отношению к другим людям, событиям и явлениям. Когда мы говорим «моральный дух», то все же больше подразумеваем социально нормированное поведение или поступок, обусловленный принятой нормой для исторически конкретного времени сообществ людей. В данном случае, говоря о духе летчика или о духовной личности, я допускаю некую вольность, так как подразумеваю наличие чего-то высшего в моем духе, что вливается в меня, а стало быть, принадлежит не только мне... В этом тоже нет ничего противоестественного, скорее, наоборот, в духе представлены как бы две ипостаси: земное и космическое, природное (телесное) и эфирное. Высшее предназначение духа — во вселенском развитии сущности человека, т.е. бессмертия.

Итак, для летчика высший смысл деятельности, а порой и жизни — в полете, который реализуется в его чувстве свободы. Здесь, может, и лежит разгадка мысли Н. Бердяева о том, что знание принудительно, а вера дает свободу, альтернативу. Отсюда и не раскрытый нами смысл полета — выйти за рамки знаний к познанию разумности порядка свободы. Летчики неоднократно переживали прилив особой энергии, не сравнимой с обычным состоянием при достижении цели полета.

Духовность личности летчика проявляется в совершенстве его нравственного ядра. Этим-то и ценен дух, что он, как родник, капля за каплей наполняет колодезь души такими чувствами, как страсть раскрыть, развить, «размыслить» свое Я, как желание найти свое место в Небе. И, наконец, выйти из своей телесной оболочки и побывать на воле. Скорость, пространство за пределами Земли, ощущение дыхания гравитации, своей причастности к Вселенной, переживание чувства своего нового Я, более свободного, радостного, вольного. Все это и есть новый мир пространства человеческого духа, где он познает сущее. Безусловно, в определенном смысле это относится не только к летчикам. Однако в авиации потребность в духовной поддержке остро востребуется самой профессией. В процессе полета летчик нередко попадает в ситуации, когда его природа (инстинкт) выступает в качестве «противодуха»: побуждает уйти от опасности, презрев моральный порыв и нравственные устои, отдавая личность на съедение трусости и страху. Вот тут-то и приходит им на помощь собственный дух, истинный смысл которого раскрывает-

ся не во впрыскивании волевого начала, а в открытии правды о себе, о своем профессиональном «потолке», т.е. в откровении! Эти мгновенные прозрения, чего ты стоишь как личность, и есть духовный процесс очищения от самодовольства, гордыни, осознание вины за преодоление своих возможностей. Дух летчика есть реальность, представленная в его жизненном и профессиональном опыте, но проявляется он не в интеллекте и образованности, а в более глубоком и цельном — в любви к полету. Это состояние владеет человеком, жаждущим летать, как дыхание, как жизнь. Такое понимание духа человека, возможно, поможет дать ответы на вопросы, почему летчики иногда допускают действия, явно не вписывающиеся в принятый порядок вещей. Почему они, несмотря на все сложности и превратности судьбы, сохраняют оптимизм, радушие, жизнелюбие. Более того, в отличие от «земного, кризисного человека», летчик, как правило, стремится к чему-то большему, чем просто к накоплению материальных ценностей.

Безопасность как полет вне опасности — это социальный миф! Как раз все с точностью до наоборот: без опасности жить и работать в небе нельзя. Опасность и есть система духовных высот, достигая которые человек приобретает новые качества, определяющие осознание своей силы, одновременно развивая в себе то, чего не хватает земным людям, а именно — ответственность и способность оценивать результаты своих действий (Печчеи, 1980, с. 32). Опасность — тень человека летающего. Когда юноша решает стать летчиком, т.е. сделать небо своим домом, его уже подстерегает психологическая опасность не просто не пройти медкомиссию или профессиональный отбор, но и стать «отбракованным». Мечтать, иметь духовное начало, сделать нравственный выбор и оказаться во всем этом несостоятельным — это большая опасность для духовной личности. Преодоление ее и есть первый шаг к одухотворенности, обретению мотива летать как целеполагающей идеи. Такое отношение к летной профессии порождает более высокую духовную космогоническую потенцию — любовь к небу. Поэтому уже сам выбор летной профессии насыщает энергетику человека для познания неизведанного, неподвластного ему. Когда юноша начинает летать, он подвергается моральной опасности — осознанию ошибки своего выбора. Идет трудная, болезненная духовная работа над собой, вызывающая новое состояние: отношение к себе самому. Это отношение и есть дух, ибо в нем заключена ответственность, переживаемая как боль душевная, как сомнение в своем предназначении. Человек, преодолевая очередной барьер опасности, приобретает способность слышать, видеть, чувствовать себя как суть микрокосмоса. Он еще чуть-чуть продвигается к осознанию в себе духа как источника воли, веры и способа очищения.

Когда летчик становится профессионалом, горнило опасности остается как слагаемое профессии, но одновременно из физического трансформируется в духовное преодоление. Он зависит от ... себя. В полете он постоянно согласует свою деятельность с моральным законом: сохранить свою жизнь, следуя букве и духу летных правил. А так как сам дух летных законов освящает право выбора, право нравственной альтернативы в принятии решения при физической угрозе жизни, то здесь в небе идет работа души как связь человека с единым, общим, в том числе со своим летным сообществом. Это очень глубоко скрытая от окружающих нравственная сила летчика. Я беру на себя смелость сказать об этом лишь с одной целью — духовно реабилитировать многих из тех, кто посмертно был покрыт саваном вины. А ведь на самом деле жизнь летчика, особенно испытателя, далеко не всегда отбирают трагические обстоятельства. Опыт психологического изучения мотивов и поступков летчиков, не покинувших самолет в аварийной или катастрофической ситуации, наводит на мысль, что именно чувство ответственности и органично присущее летчику стремление к творчеству заставили человека идти до конца в борьбе за жизнь вместе с самолетом. Особенно это характерно для ситуации, которая представлена в сознании как порождение собственной силы. И с позиции земной логики начинаются неразумные действия тогда, когда аварийная ситуация **сознательно** доводится до степени непреодолимости... Это действительно редчайшие случаи в авиации, но они приоткрывают некую тайну, когда совесть, т.е. духовное начало, уход от решения нравственной дилеммы оценивает как предание интересов великой цели полета. Понимаю, что многим будет непонятна эта мысль, но кто-то поймет меня...

Для философов это хорошая иллюстрация мысли И. Канта о том, что «человек ответствен за человечество в своем лице» (Кант, 1965, с. 184). Но на земле поведение летчика в аварийной ситуации рассматривают уже другие люди, руководствуясь буквой, а не духом летных законов. Они не хотят или не могут понять его потребности в откровении, раскрывающем смысл его предназначения. Это социально-психологическая опасность: быть непонятым, подвергаться насилию приземления, вытравлению яркой самобытной личности. Эта опасность терзает душу, потому что нет ничего более безнравственного для летчика, чем духовное насилие, ибо оно противоестественно для человека летающего.

И, наконец, над летчиком барражирует, нависает опасность расставания с небом. Это самая мучительная опасность, разъедающая душу. Это особенно характерно для случая, когда наступает состояние излета (см.: Пономаренко, 1992).

Человек чувствует, что полет ему не в радость, он духовно насилует себя, теряет ответственность перед собой, семьей, товарищами: идет в полет как на подневольную работу. В этом состоянии его преследует страх, неуверенность, происходит снятие с себя ответственности за исход полета. Идет распад целостности времени, прошлое верховодит над будущим: человек возвращается назад к оценке правильности своего выбора. Это духовная опасность, ибо она есть трансформация высшего в низшее, разверзшееся зло закрывает небо над головой, оставляя в душе черные и глухие пустоты. Реальность жизни заполняется чувством стыда от схода с дистанции, которое рождает психологическую установку на беспощадность оценки своей личности. И в этом духовная жизнь летчика подтверждает догадку К. Льюиса о том, что мы правильно видим себя только в минуты стыда (см.: Льюис, 1992). Это и есть утрата идеи своей сути. Не дай Бог это пережить, ибо очень мало тех, кто поймет тебя и поддержит.

К сожалению, наука и ее частные дисциплины: биология, физиология, психология, антропология, социология, этнография — не представили доказательства о космогоническом происхождении психического, духовного. А психическое развитие человека рассматривали в русле истории эволюции, относя психику к вторичности бытия, почти забыв при этом о его индивидуальности. Отсюда методологическая трудность, ибо все, что касается понятий нравственности, добра, греха, духовности в истории мысли и культуры, восходит к религиозной философии, для которой человек — это откровение Божье. В итоге оказалось, что понять духовный мир человека вообще, а летчика в частности, освященность его миссии как творение добра во благо другим, вне корысти и гордыни почти невозможно, не решив интимного вопроса: а есть ли Бог в душе летчика? Если под Богом понимать добро и разум, то можно с уверенностью дать положительный ответ. Вот почему в своих гипотетических описаниях внутреннего мира летчика, его второго «Я» мне не обойтись без опоры на историю религии, на такие понятия, как «свобода», «вера», «страх», «грех», «зло», «добро» и др. Религий много, но мне ближе и понятнее христианская, я буду опираться на ее мифы и откровения, известные мне не столько из библейских легенд, сколько в их интерпретации гуманистически ориентированными философами и мыслителями. Кроме того, меня интересует всеобщая связь жизни и духа человека со Вселенной как явление вечное и непрерывное. Вселенная предстает взору человека неба и светил. «Небо,— писал Н. Бердяев,— есть самая глубочайшая глубина нашей духовной жизни. В этой глубине заложен духовный опыт, отличный от земной действительности как более глубокий слой бытия, более обширный» (Бердяев, 1990, с. 35). Видимо, следуя интуиции мыслителя, можно

предположить, что страсть к небу, страх неба, любовь к небу есть проявление духовности человеческого бытия.

Небо вдохновляет, т.е. выступает как самодух (см.: Штайнер, 1990). Небо издревле вызывало страх как результат воздействия неведомого духа, другими словами, даже чувство переживаемого страха освящалось. Таким образом, если небо признать одной из форм нашей духовной жизни, то отсюда следует, что через духовное общение с небом человек может получать информацию и энергию из родственного ему духовного мира. Отсюда идет понимание Вечности, бесконечности Вселенной, Пространства и Времени. Но духовное общение происходит не только с небом, но и со своим внутренним «Я».

Сущность человека можно понять через его активность. Когда человек стал природно-естественным существом, он стал зависим от биологической и социальной среды. Глубинные нравственные корни берут свое начало в духовности, т.е. в независимости, в свободе выбора. Итак, человек есть актуальный микрокосм, объектом которого является Вселенная. Что же касается космогонического происхождения природы, то она отражается в сознании человека как его связь с миром, с его вечным и бесконечным Бытием.

Какова же связь всех этих мыслей о природе духовного в человеке с образом духовного мира летчика?

Я уже говорил о том, что человек в Небе — это особенный человек, он по-другому чувствует, переживает, иначе отражает привычный нам физический мир: скорость, высоту, время, пространство, Вселенную. Он целостнее чувствует его теплоту, воспринимает энергию, ощущает себя как микрокосм. Но поскольку необычный физический мир полета трансформируется в отличные от земных ощущения, то человек страшится этого, стыдится своих необычных чувств, порой подавляет их и «задвигает» в подсознание. Парадокс в том, что приобщение к высшему упрячется в подсознание и опечатывается подсознательным табу. И вот тогда из глубин подсознательного поднимается одно из древнейших чувств, тревога и страх перед тем, что непонятно, что находится вне сознания. Этот страх — не трусость, а чувство опасности. Именно страх приводит к измененному состоянию сознания. И тогда человек выводит из подсознания все эти необычные ощущения в виде сновидений, смыслов, знаков, предчувствий, вызывающих состояние благоговения. Так появляется тяга как бы к внеземному общению, перевод сознания биологического существа на частоту пульсирующего вселенского сознания. В качестве иллюстрации приведу данные, взятые из рассказа известной в авиационном товариществе «летающего писателя», журналиста, парашютиста и большого знатока людей авиации — Нонны Орешинной.

«Недавно я прошла курс занятий ребефингом — это особого рода медитация, где отрабатываются невостребованные или угнетающие блоки подсознания или генной памяти. При этом можно увидеть и почувствовать что-то из своих прошлых жизней и многое другое. Введя себя в нужное состояние на первом же занятии, я невероятно четко и реально представила себя птицей, летящей среди гор у моря. Видела скалы в подробностях, чувствовала их опасную близость, восходящие и нисходящие потоки, ощущала каждый взмах крыла. Я не забывала, что я — в зале, слышала музыку, знала, что нас много, но все это уходило в нереальную даль, а я летела среди скал. Руки при этом делали соответствующие крыльям движения, и каждый палец чувствовал и делал те усилия, ощущал плотность воздуха, как будто я разворачивала перья крыла так, чтобы сделать вираж, набрать высоту или пикировать. При этом зрительная картинка внизу была не как с самолета, а как виделось бы птице, и рефлексы срабатывали не так, как если бы летела, держась за ручку управления (тут опыт у меня, правда, маленький), а незнакомо-странно и в то же время привычно. И тогда, а тем более сейчас, я утвердилась в своем давнишнем предположении, что тот, кто страстно, с детства хочет летать (хотя физически, возможно, и не годится в летчики), в своей духовной эволюции был птицей. В это можно верить или не верить, но то, что требуется летный талант, определенное состояние духа, своеобразное мироощущение — это бесспорно» (из писем автору).

Характерно, что все летные командиры и воспитатели остерегаются излишней автономности (свободы) в воздухе. Первые шишки летчик получает, как правило, из-за неумения справиться с этой свободой в полете. Образно говоря, при полной свободе многих «бес попутал», толкая на нарушения. К примеру: бреющий полет, высший пилотаж в облаках, укороченный взлет и др. В отношении к свободе и осознавался дух летчика, его воля к жизни. Хотя эти высшие порывы и скрыты от окружающих, в конечном итоге они проявляются в поведении как в положительной, так и в отрицательной форме. Многим бывают непонятны поступки летчиков именно потому, что неясно их духовное происхождение. Ведь первое преодоление себя, умение побороть страх перед опасностью, необычное упоение полетом, состояние возвышенности, раскрепощенности закладывают импульсы к героизму, к желанию преодолеть любую опасность. В реальной жизни это проявляется в снижении самокритичности, притуплении бдительности по отношению к опасности и даже в самовозвышении. Полет не только упоителен и приятен, но он неизбежно формирует и чувство превосходства перед людьми, которые «рождены ползать». Духовные переживания радости, силы, могущества, готовность принять равно и смерть, и победу без соответствующей психологической

коррекции могут перерасти в самолюбование и даже в нарциссизм. Но эти же переживания в случае срывов, неудач могут формировать чувства собственной неполноценности, страха, вины, греха. Каждому летчику известно состояние, когда при возникновении аварийной ситуации нехотая появляется ощущение собственной вины или сомнения в правильности своих действий. Часто это состояние объясняют допускаемой социальной несправедливостью при расследовании летных инцидентов, но, видимо, данный психический феномен лежит в более глубоких пластах сознания второго «Я». Это же относится и к чувству тревожности, которое далеко не всегда есть проявление бессознательного страха, скорее, это истощение духа радости от полета, превалирование земных забот над жизнью в небе. Сознание летчика отражает мифологию божественного начала, его свобода есть еще она степень опасности. Вот где важно воспитание особых механизмов, не позволяющих перерасти в распущенность. Философия человека в небе состоит в том, чтобы законы, по которым он летает, были освящены пониманием, хотя бы того, что совершенствование для летчика есть способ повышения духовной зрелости, а уже потом профессиональной. Почему? Да все потому, что чем выше чувственная организация человека и его души, с помощью которых он оценивает пространство и время, тем шире, как писал И. Сеченов, сфера возможных встреч, тем разнообразнее сама среда, действующая на организм и способы возможных приспособлений (Сеченов, 1947).

В полете «сфера возможных встреч» — это угрожающее пространство. Вот почему совершенствование — это увеличение степеней свободы для нейтрализации этой угрозы. Небо может стать холодным, равнодушным и даже злым. Нужно всегда нести доброе или принимать его душой, так как дух летчика — это его жизненная энергия, его бытие в пространстве летного времени. Все это требует проникновенного воспитания, начиная с контроля над инстинктами и кончая воспитанием души.

Чего стоит потребность в риске, т.е. отпущенная на свободу воля! Риск как стремление к свободной воле есть сущность творческой жизни. И в этом духовном свойстве ключ к пониманию мысли, высказанной А. Швейцером, когда он писал о том, что познание, которое приобретает человек благодаря своей воле к жизни, богаче, чем познание, добываемое путем наблюдения над миром (см.: Швейцер, 1922).

Таким образом, духовное совершенствование — это этическая норма человека, это психологическая норма развития индивидуальной сверхчувствительности. Для меня сейчас становится более понятной глубинная, духовно пережитая мысль М.М. Громова о том, что «решая проблему безопасности полета, надо идти **по пути совершенствования психической деятельности человека** посредством воспитания и самовоспитания, с од-

ной стороны, и с другой — **совершенствования техники** на основе учета психической деятельности человека... Летная профессия совершенствует человека, формирует психологический облик, присущий ее специфике» (Громов, 1993, с. 7).

Что означает совершенствовать психическую деятельность? Обычно в это понятие вкладывается тренировка памяти, внимания, воли, воспитание эмоциональной устойчивости, формирования «чувства самолета», поддержания мотива и целеустремленности к летной работе. Но трудно встретить рекомендации по духовной работе над собой, по созданию настроения «на седьмое небо».

Духовная основа самовоспитания есть, прежде всего, познание своего второго «Я», которое и является твоим духом, ибо рождает любовь к полету. Второе «Я» — это воля, но в особом качестве, качестве ограничителя собственной свободы, т.е. духовное средство сознательного управления своими чувствами и действиями. Второе «Я» — это осознание своих способностей как путь к добру. Духовная работа над собой, конечно, приведет к способности осознавать такие высшие чувства, как грех и вина. Грех не есть зло. Грех в том, что твой дух дал злу воспользоваться данной тебе свободой, т.е. поступить неразумно.

Летчик обладает чувством юмора как средством духовного осуждения своих слабостей. Оно помогает ему осознать английскую поговорку: «Грешить дело человеческое, но упорствовать в грехе — сатанинское». Противостоять дурному, злему в себе есть духовная работа над собой, над своим микрокосмом (малым миром), который, по словам К. Циолковского, есть причина высшей любви, милосердия и разума. Не бойтесь познать дух в себе, ибо он не есть нечто потустороннее. Это более разумное и доброе «Я». В духовности душа богатеет за счет того, что человек отдает себя в любви, в труде, в служении (Мень, 1992). Придет время, и в авиации будут гордиться тем, что именно летчики первыми поняли, что есть у каждого свой Бог в душе, а это выше, чем типичное самомнение «каждый сам себе Соломон».

Идея пространства как психологическая проблема вселенского сознания

Наиболее новые идеи, касающиеся будущего человека, человеческого сообщества, живущего в мире, добре и в «индивидуальной инициативе», по Фромму, ученые связывают с духовным миром человека. Ни человек разумный, ни человек экономический пока не смогли отказаться от материального обогащения в пользу духовного удовлетворения. Сегодня

гуманистическая психология, религиозная философия обвиняют просветителей XVIII–XIX вв. в том, что благодаря их гуманистическим концепциям человека оторвали от Бога, поставили его в центр мироздания и тем самым нарушили гармонию Высшего Начала. Человек отдал свою любовь самому себе, власти, сделав наслаждение высшей целью, заполнив почти всю чувственную сферу сладострастием. Человек забыл, что он, хотя и дитя Земли, но гость в этом мире (Мень, 1992). Его постоянно преследует страх, и в противовес этому чувству он развил чувство власти. В этой связи Ницше приводит оригинальную иллюстрацию, считая, что в антагонизме с прошлым новое поколение, наслаждаясь критикой, проявляет первые плоды чувства власти (Ницше, 1992). Современный человек безнравственен, так как хочет зависеть только от себя. Он пассивен, духовно опустошен и абсолютно индифферентен, скорее раздражителен, чем инициативен. По мнению датского мыслителя С. Кьеркегора, люди не добры, так как далеки от веры. Они так и не смогли в полной мере свершить душевное движение к смирению. Бессилие — не пустой звук, люди даже Бога побеждали своим бессилием. Мыслителей, выразивших сомнение в абсолютности добра как цели человечества, немало.

В настоящее время в интересах глобального преобразования людских сообществ гуманисты ставят новую цель: подчинить технику, экономику, иррациональные социальные силы (Фромм, 1990). Это новая человеческая утопия. Я же хочу сформулировать свою «авиационную утопию», смысл которой сводится к следующему. У человечества была мечта — подняться ввысь на аппарате тяжелее воздуха. Ее «сделали былью». И, если сегодня ставится задача создать истинное гуманистическое общество, то почему не увидеть в сообществе летающих людей достойных его граждан. К этому есть некоторые предпосылки. Летчик, как я пытался показать в этой книге, — это человек с совестью, которая, хотя и ведет его к жажде власти, но над собой. Его внутреннее «Я» как данная в духе свобода воплощается в других людях, его сознание настроено на вселенскую частоту. Летчик в качестве средства достижения высших целей представляет любовь и жизнелюбие. Самый большой порок в человеке — это гордыня, но и ее многие выдающиеся летчики постоянно усмиряли, исповедуя авиационный нравственный императив: чем выше поднимаемся, тем меньше мы кажемся людям, которые не умеют летать. Это удивительный психологический феномен духовной преемственности.

Конечно, это благое пожелание далеко не все способны исполнить. Попытаемся использовать необычный ракурс видения летного труда в целях поиска его духовных свойств, новых качеств сознания, которые

не исключают человека из других миров, а сближают с ними. В свое время Л. Гумилев духовное стремление человека к общности идеалов со всеми людьми называл этнической доминантой (Гумилев, 1990). В этой связи и возникла передо мною задача найти пример, на котором можно было как-то показать особое свойство сознания летчика — быть в творческом поиске космогонической информации. В качестве примера я избрал идею Пространства.

Методологическим принципом системного анализа перехода теоретической мысли к практической реалии я выбрал принцип преемственности, придав ему специальное качество. В чем его суть? Чтобы познать или предугадать объективные процессы, всегда приходится опираться на **имеющиеся** знания и способы их получения. В этом случае принцип преемственности, в моем понимании, приобретает специальное качество, суть которого состоит в том, что именно оно дает возможность понять, что **с предыдущими знаниями нового решения не достичь**, т.е. преемственность рождает психологическую нужду, за которой последует новое знание. Попробую, опираясь на это «открытие» в логико-методологическом анализе явлений будущего, рассмотреть Пространство в практической области передвижения человека в воздушном океане. Психологическая сторона дела обычно сводится к пространственной ориентировке, так как вот уже более 80 лет из-за ее потери в воздухе ежегодно происходит 15–20% аварий и катастроф с гибелью тысяч людей. Физиологический монополизм на данную проблему привел к тому, что Пространство как одну из великих мировых идей свели к проблеме анализаторов. Вместе с тем ориентировка в пространстве включает **умственные** преобразования визуальной информации. Ориентировка человека, находящегося в самолете, космолете, требует активно направленного сознания на постоянную интеллектуальную оценку себя относительно соответствия своего движения в пространстве поставленной задаче.

В полете возникает противоречие между визуальными и инструментальными сигналами, между восприятием и мышлением. Причина — **в подмене** точки опоры, когда вектор динамической силы принимается человеком за земное притяжение. Физиологические ответы всех видов механорецепторов создают правдивую картину, которая входит в так называемый образ полета. Такова кратко практическая суть проблемы психологической трактовки пространственной ориентировки.

Однако, изучая летные аварии и катастрофы, богатую палитру пространственных иллюзий, психические состояния, которые испытывают летчики и космонавты, я пришел к выводу, что без высокого осмысления идеи Пространства сделать более безопасным труд людей, **отрывающихся** от Земли, будет трудно. Пространство — это ведь часть ноосферы, так

как охватывает социальные устремления человека, идею религиозного преобразования бытия и даже греха, идею приблизиться к высшему Разуму.

Итак, вдумаясь в смысл и чувства человека, который **покоряет** пространство. Какова психология чувств покорителей?

Прежде всего, авиация придала таким абстрактным категориям, как «пространство» и «время», личностный смысл, именно эти категории для человека летающего превращаются в социальную ценность, ибо психологически включены в цель и средство деятельности. Пространство, по мнению летчиков и космонавтов, стало **доступным**. «В полете, — писал летчик Б. Еремин, — рождалось не иллюзорное, а вполне реальное чувство доступности любой точки земной поверхности в заданное время, крылья и мотор изменили реальность». (Еремин, 1987, с. 5). По мнению космонавта Г. Берегового, человечеству суждено было лишь работать на Земле, жить ему предстоит во Вселенной. Как видим, психологическая трансформация физической сути пространства для человека летающего есть интеллектуальный процесс осмысления и самоосознания себя как личности, как социальной ценности. Летчики и космонавты очеловечивают Пространство, называя его общим Домом. Пространство и время в полете — это **информационная** категория, имеющая глубокий социальный смысл: сохранение национальной безопасности страны, устранение причин катастрофических экологических ситуаций, общение планетян и т.д.

Таким образом, саму проблему Пространства мы можем обозначить как новую область исследований механизмов формирования планетарного сознания. Дело в том, что Небо над планетой едино. Поэтому авиация и космонавтика помогают гражданину любой страны в полете развивать в себе человеческое, нравственные потребности, понимание себя в другом. Эта профессия может служить способом накопления человеческого капитала, создавать, в понимании А. Сент-Экзюпери, Планету людей. Мне кажется, что подобный общий взгляд на проблему пространственной ориентировки, в ее частном виде в авиации, смог бы нас продвинуть в решении сугубо практических задач.

В этой связи хочу высказать еще одну свободную от традиций идею, связанную с воздействием Пространства на летчика. Известно, что кабина самолета представляет предметный мир в виде закодированных символов, характеризующих перемещение летательного аппарата, рычагов, ручек управления, включенных в операции и действия человека, и, наконец, информационную среду, в которой собственно и функционирует система «летчик-самолет». В данном случае предметный мир, окружающий летчика, есть не что иное, как усвоенное знание для управления самолетом. Поскольку вся информация закодирована, то психика в основном занята

перекодированием знаковой информации в образные представления. Вот тут-то все и начинается. В образе все богаче, ярче, шире, а самое главное: человек понимает, что знания оказались недостаточны, ибо смысл и суть Пространства гораздо значительнее, чем показания авиагоризонта или курсового прибора. Летчик начинает чувствовать, что ему не физически, а духовно тесно и душно в кабине. Он мысленно отвязывается от кресла, т.е. как бы выходит из собственного тела и начинает парить. Это и есть то чудо, которое непостижимо для земного ума. Чтобы понять это, разум должен обратиться к вселенскому сознанию. Нехватка знаний о видимом, воспринимаемом, ощущаемом пространстве должна восполняться (компенсироваться) чувством более высокого порядка — верой. В данном случае я под верой понимаю психическое состояние откровения, т.е. встречу с тем, что Выше нашего ума. Прошу не пугаться читателя, который может подумать, что летчики действительно «улетают» из кабины. Эксперименты, которые я проводил в полете, многое не подтвердили, но они и не были на это нацелены. А вот наблюдая жизнь, особенно летчиков-испытателей, я чувствовал их исключительную творческую индивидуальность, целостность, некую кастовость сознания, особый дар чувственного восприятия мира и стремление к познанию того, что во вне чувственного. Другими словами, я ощущал нечто, но боялся даже самому себе признать, что имел дело с феноменом религиозного сознания.

Я как исследователь предчувствую, что чем дальше человек отдалится от своей планеты, тем больше он испытывает влияние факторов, неизвестных на Земле. К примеру, смену гравитационных полей, деформацию восприятия пространственных структур привычных объектов, нарушение чувства времени, искажение биологическими датчиками потоков информации, замедление или убыстрение жизненных функций клеточных структур и обменных процессов. Таким образом, мы приближаемся к открытию космического происхождения живого вещества. Пора нам вырваться из плена привычных метафизических постулатов и переходить на уровень вселенского сознания, ибо только тогда мы увидим в многообразии содержания и форм реакций организма и психики свидетельство далекой эволюции.

На этом пути проблема пространственной ориентировки летчика есть исключительный инструмент познания адаптивных возможностей человека. Дело в том, что сам процесс дезориентации, т.е. распад целостности психического отражения себя в пространстве, процесс дезинтеграции сознательного и бессознательного, дисгармонии биологического и социального, раздвоения «Я» и образования «ложного мира», станет ключом к разгадке духовных истоков человека. Ведь не случайно просвещенная часть человечества на планете Земля в свою коммуникативную, духовную

и материальную жизнедеятельность активно включила планетарный мотив: достичь разгадки космоса как начала и продолжения высшего разума, определившего границы возможного развития Homo sapiens. К сожалению, практическое освоение гомоса в самом начале ставило задачей не столько проникновение в духовную суть проблемы самого человека, сколько решение технических вопросов.

Изучая космическое пространство, можно поставить вопрос о перспективных исследованиях человека как носителя вселенского сознания и как личности — вместилища духа. С этой позиции все достижения космической психологии — это не более чем начальный результат, поскольку моделью была искусственно созданная локальная земная жизнь. В космических полетах живая связь землян с космонавтом не прерывалась. Но факт остается фактом — наше научное сознание отдает приоритет биологическому началу в человеке и соответственно под эту концепцию выстраивает всю программу медико-биологической подготовки профессионалов. И вместе с тем все, кто наблюдал триумф осознания духовного родства, общего сознания жителей планеты после полетов Ю. Гагарина и Н. Армстронга, совместных полетов СССР–США, позволяют мне высказать ряд суждений.

Космическая эра вызвала к жизни культурологическую концепцию сближения людей, сменившую концепцию разобщения. Я не считаю, что дело можно свести к трансформации политических мотивов. Думается, речь должна идти о социальных «мутациях» сознания. Духовным итогом прорыва человечества в космос является развитие энергетического потенциала культуры нашей планеты, создание реальных предпосылок для нравственного императива, могущего поднять людей до нового уровня осознания Всевышнего Разума. Суть этого императива в скачке земного рассудочного разума к духовному разуму в интересах создания единого поля для человеческого сообщества, познавшего и утвердившего смысл жизни как бытия Вселенной. Но для этого в исследованиях Человека космоса необходимо изменить научную парадигму, сместив акцент с земной психологии на космическую. И вновь приходится говорить о методологии. Я думаю, что в межпланетном космическом полете будут условия для резкого снижения воздействия земной среды и, соответственно, создания условий для более глубокого соприкосновения организма и даже клетки с космической средой. А это позволит, с одной стороны, определить динамические величины психофизиологических резервов, а с другой — прижизненно сформировать новые структуры, определяющие иные формы организации бытия организма в необычной среде. В таких исследованиях целесообразно использовать лиц, обладающих экстрасенсорными задатками. И, очевидно, новизна исследований будет заключаться в изучении видоизмененных

физико-химических состояний, особенно в сфере пространственно-временных деформаций активных белковых структур.

Другими словами, могут исследоваться космические истоки живой субстанции. И если удастся открыть биологический код, то с его помощью следует направить максимальные усилия на формирование регуляции обмена веществ, повышающей устойчивость к земным профессиональным вредностям. В этом состоит великое значение познания космоса в возможности продления жизни и в придании глубокого смысла существованию человека, в его развитии в новом качестве.

Велика роль Космоса и в области формирования планетарного сознания, теологических теорий для интеллектуалов-атеистов и нового нравственного пространства духовного развития землян. В Космосе — ключ к открытию и психического кода, который был по неизвестным причинам утрачен, и нам досталась лишь частичка прошлого разума для обслуживания своих витальных, репродуктивных и эгоистических потребностей.

В этой связи психологическая программа исследований в Космосе должна предусматривать, с одной стороны, решение практической задачи в виде развития новых свойств коммуникативности психики, ее помехоустойчивости, способности через общение с членами экипажа конструировать новую духовную среду обитания, а с другой стороны, теоретическое обоснование связи земного человеческого бытия и тайны нашего происхождения. Не менее важна роль Космоса в создании новых духовных теорий. Человечество нуждается в новом нравственном пространстве для духовного единения землян.

Особые надежды следует возлагать на будущие психологические исследования в вопросах синтеза природного и биолого-физиологических знаний. Объектом таких исследований должно стать Пространство как психологическая проблема планетарного сознания.

Человек в Космосе начинает одухотворять пространство. Там, наверху, он осознает Землю как часть своего «Я». Вот где творческое поле для будущих философов. В Космосе взаимопереходы общего в единичное, идеального в материальное столь ощутимы, что позволяют приблизиться к проблеме зарождения общей планетарной Души. Жаль, что наши послеполетные медико-психологические исследования больше ориентированы на физическое состояние космонавта, а не на его психологию. Следует присмотреться к душевным трансформациям космонавтов, даже кратковременным. Эти «крупницы» озарений, прозрений, дают стимул для создания программ познания личности, свободы воли. Поскольку вопрос о полезности пилотируемой космонавтики не снят, то наступает подвижническая эра психологии.

Полеты человека в околоземное и космическое пространство впервые создали условия, когда нации, народности и просто личности, живущие на Земле, так осязательно восприняли мысль о единой человеческой Душе, а космонавт, получив импульс космического сознания, убедил в том, что не только Землею жив человек! Жизнь в Небе существенно преобразила быт в бытие. И не случайно первые слова, сказанные на Луне космонавтом Н. Армстронгом: «Этот маленький шаг одного человека означает гигантский прыжок всего человечества».

Духовный ренессанс

Развивая мысль о глубинных корнях широты и щедрости души человека летающего за счет регулярного и достаточно длительного подключения его к информационно-энергетическому полю космоса, я убедился в том, что летчики любой страны действительно могут чувствовать друг друга. Подумаем о действительных возможностях людей, имеющих мощное биополе в сочетании с этически ориентированной духовной силой оказывать благоприятное воздействие на окружающих? Я не специалист в оккультных науках, не обладаю экстрасенсорной чувствительностью, но не считаю, что все то, что непознано, есть от лукавого. Пора психологии перестать стыдливо отворачиваться от проблем души человека, от его необычных состояний типа ясновидения, слияния с Вселенной и др. Сознание мы всегда рассматривали как отражение и преобразование материального в идеальное и очень боялись представлять его в качестве приемника для связи с информационным миром вне Земли. Страшно вспомнить, но еще недавно большинство даже не задумывалось о смысле жизни и предназначении человека. В журнале «Партийная жизнь» в период хрущевской оттепели был опубликован перечень материальных благ от числа пар обуви до числа комнат, которые будут предоставлены каждому при коммунизме. И ни слова о Душе, нравственных проблемах, свободе личности. Это привело к тому, что сам человек стал вещью.

Созданный в нашем обществе монополизм дарвиновского эволюционного взгляда на происхождение человека от животного обусловил приторможение развития духовного в человеке. Ведь до сих пор антропологические науки не могут дать убедительное разъяснение, почему «животная часть» человека имеет природосообразные свойства (продолжение рода, групповое реагирование на опасность, жестовая речь), а психическое создает столько недоразумений и горя. Даже слово нередко становится стрессором, средством обмана и лжи. В то же время неразумные животные в своем целесообразном поведении создают совокупный

продукт выживания — биологическую видовую «бдительность». Труд единиц муравьев в сообществе складывается. А у людей единицы в единое целое не сложились. Но самое сложное для понимания того, почему же люди не понимают друг друга, в духе.

Психология как наука слишком много сил отдала исследованию функций психики как вторичного преобразования энергии, принимая психические процессы за механизм усвоения личностью социального исторического опыта. Но ни одна общественно-экономическая формация за тысячелетия так и не смогла построить отношения на нравственном идеале. Во все века люди стремились переделывать мир, не понимая главного — мир для нас или мы для мира? Но мир — это мы и есть. Таким образом, если переделывать, то себя, а это означает выбор: с кем ты, человек? От этого выбора будет зависеть успех прорыва в пространство вселенского сознания. В этой гипотезе меня поддерживает тот факт, что человечество сегодня встало на путь поиска высших ценностей. Рождается потребность в новой вере.

Если внимательно вдуматься в смысл научных открытий, в физическом мире и мире биологическом, то ведь все они не опровергли религиозных мифов, более того, они их даже частично обосновали. Говорят, что XXI в. будет веком психологии. Есть надежда на психологическое очищение людей в условиях резкого усиления информационно-энергетического поля земли. Сегодняшняя наука и практика подготовили для этого определенную научную базу.

В свое время В. Вернадский выдвинул гипотезу мироздания. Живое вещество привнесено на Землю из глубин космоса, причем не в виде молекул, а в форме биологических полей. Поле в физическом смысле — это часть пространства, в пределах которого действуют различные силы. В мирозданье есть две реальности: вещество и поле (А. Эйнштейн). Вещество биосферы состоит из двух состояний: живого и космического. Они соединены между собой. Космогоническая суть биополя живого вещества представлена человеческим разумом, который и преобразует биосферу в сферу вселенского разума, т.е. в ноосферу (Вернадский, 1975).

Вещество, время и пространство — это формы существования Вселенной, а информация и дух — ее содержание. По мнению С. Лазарева, процесс единения со Вселенной есть предтеча цивилизации. Но главное в том, что человеческая жизнь — это некое объективное преобразование информации в вещество. Надо думать, что проявление духа в материи и есть базовое свойство жизни. Физическая адаптация человека (здоровье) связано в первую очередь с воздействием информации от Вселенной на духовные структуры человека (Лазарев, 1993). В этом суть единства мира и человека и его участия в процессе непрерывного бытия.

Связь энергии космоса с полем живого вещества человека осуществляется через духовность. Отсюда объективизация физического смысла духовных сил. Однако это не помешало Тейяр де Шардену высказать мысль о том, что возникновение жизни есть результат процесса ВЗЛЕТА ДУХА, увенчавшегося появлением человека. По Шардену, материя, т.е. поле, есть матрица духовного начала (Тейяр де Шарден, 1965). Физическая энергия поля Вселенной по мере ее рассеивания эволюционно поддерживается духовной энергией. Эта энергия присуща и клетке, и молекуле, а в новой материи эта энергия приобретает форму сознания.

Наукой установлено: космическая среда есть физическое поле. Человек, как и любая другая материальная система, является частью физического поля, в данном случае космического, поскольку физическая картина Вселенной складывается из полей (Гегемян, 1993). Но в человеке, кроме физического поля в виде биоморфоструктур, есть и духовное поле в виде состояний любви, страдания, одухотворенности, добродетельности, агрессивности, озлобления. Все эти и другие состояния в духовном поле находятся в динамике.

Высшее предназначение живого духовного поля в человеке, по-видимому, состоит в организации и координации равновесного состояния Добра. Выводит из этого равновесного состояния энергия Зла. Этому способствует вселенское свойство биополя человека быть всеобщим. Мое «Я» есть также «Я» других людей — это всеобщность (Гегель). Фундаментальное свойство духовного поля есть связанность людей в добре и зле (Ильин, 1993).

Отсюда я формулирую методологическую теоретическую посылку объективной возможности экстрасенса с помощью своего энергетического поля восстанавливать поле другого человека, потерявшего динамическое равновесие и вышедшего за пределы «духовных законностей» в область зла. Обозначим эту гипотезу-концепцию как «равновесие духовных полей». Такое равновесие духовных полей служит механизмом организации Вселенной. Учитывая всеобщую связь людей в добре и зле, человек способен принять энергию из космоса и передать ее другому, достигая в его Душе равновесного состояния. Постулат равновесия духовных полей рассматривается некоторыми исследователями как главное условие выживания человечества. Речь идет «об отречении от земного, выходе на единение с космосом и получении информации, воплощении ее в нравственных законах и практической их реализации на всех уровнях» (Лазарев, 1993, с. 37).

Другими словами, человек в принципе обладает сверхчувствительной способностью переводить хаотическое состояние в равновесное, которое в наибольшей степени отвечает предназначению человека; он может вос-

производить добро и тем самым контролировать зло, хотя и, наоборот, может умножать зло. Положительные и отрицательные заряды такого поля могут вступать во взаимосвязь с локальными пространствами, в которых живет и действует человек, животные, растения. При заряджении отрицательными зарядами подобных пространств создаются условия для отрицательного влияния на все, находящееся в нем. Виды этого влияния могут быть разнообразны и проявляться и в духовной, и в соматической, и в биологической сферах всего живого. Известны примеры, когда коллективы людей, объединенные независимо от их желаний злой волей, создавали мощное отрицательное поле, в котором люди, даже обладающие доброй волей, становились злыми. Порочностью можно заразиться, это социальный факт. Лица, обладающие особой чувствительностью к состоянию полей, способны на их регулирование. Более того, по данным наблюдений за экстрасенсами, они способны защищать людей, животных, растения, даже неодушевленные предметы от таких отрицательных воздействий. Но для этого, видимо, надо иметь мощное плюсовое поле, точнее, быть его носителем.

Известный исследователь в области экстрасенсорной чувствительности С.Н. Лазарев, изучающий проблему ее применения в «энергетическом лечении», следующим образом определяет требования к экстрасенсу: «Это люди с достаточно чистой кармой, с развитыми духовными структурами, со стратегическим мышлением, душевной добротой и огромной самодисциплиной. Способны лечить, изгонять «порчу», управлять энергетикой поля только те, кто способен следовать высшим этическим законам» (Лазарев, 1993, с. 40.) Все эти рассуждения опираются лишь на факты наблюдения за экстрасенсами, за результатами их воздействий. Будущее науки состоит в объективизации этих действий, в научном объяснении физических основ духовных полей и их равновесных состояний.

Для человека, обладающего экстрасенсорной чувствительностью, появляется дополнительная возможность черпать информацию о Душе из кладовой бессознательного опыта. Дело в том, что энергия духа, трансформированная в душе в виде неравновесных сил добра и зла (у каждого в своем сочетании), передается от одного человека к другому не обязательно через речь или действие. В этом вся суть драмы человеческой жизни: отрицательное поле может передаваться через действие энергетических зарядов, т.е. мы фиксируем феномен наведения. Человек, несущий в себе отрицательные заряды, может даже без умысла, не подозревая об этом, создавать среди других себе подобных или в физическом пространстве отрицательное поле, в котором все предметы, в том числе неодушевленные, могут подвергаться «порче». Это не миф, а реальность. Человеческий разум, по словам В. Вернадского, есть геологическая сила. Объектом воздействия поля

в основном является не личность и ее сознание, а подсознание, это еще одна из логических предпосылок установления связи с вселенским сознанием.

Интересные данные получены С. Грофом, изучавшим переживания больных под воздействием ЛСД. Этот наркотик, воздействуя на подсознание, вызывал регрессивные воспоминания и переживания, в том числе религиозного характера. В подсознании хранятся переживания, обиды, несправедливости, боли, ощущения от удушья, холода, которые сублимируются и спустя многие годы могут проявиться в характере, болезни, в немотивированных поступках. Меня заинтересовали эксперименты С. Грофа (в том числе над собой) с позиции регрессии памяти о Космосе. Это выражалось в переживании космического единства, безмятежного вневременного блаженства, переживания Чистого Бытия. Люди, пережившие это состояние, описывали его как бесконечность, утрату своего «Я», расширение сознания, они как бы сами становились сознанием. Они себя ощущали космическими существами, получая заряд мудрости. Дело доходило до состояния экстаза, когда испытуемый отождествлял себя с Богом (Гроф, 1993).

В этой связи хочу привести уже более земные эксперименты своего коллеги профессора Л.П. Гримака, касающиеся гипнотического внушения состояния невесомости лицам, которые никогда это ощущение не переживали (Гримак, 1978). Исследования биохимических и вегетативных реакций у человека в состоянии внушенной гиповесомости показали, что развивающиеся при этом функциональные состояния сердечно-сосудистой системы и локомоторной сферы близки тем, которые имеют место в реальных условиях полета. Приведенные выше данные вызывают тревогу. Дело в том, что при наблюдении за душевным состоянием летчиков, за их личными переживаниями на высотах более 15 тыс. метров в кабине самолета-истребителя и при изучении расстройств сознания от высотной гипоксии я установил, что одним из первых наблюдаемых феноменов является «полет души», отчуждение от земного тяготения, чувство блаженства и главное — мысль о встрече с другим миром. Я проводил в 1967 г. научный эксперимент над собой с использованием обедненной газовой смеси, т.е. опыт кислородного голодания. В этот момент управлял «самолетом»-тренажером. Поскольку я был осведомлен, что потеряю сознание, то все свои ощущения диктовал на магнитофон. Кратко опишу состояние. Никакой эйфории у меня не было. Я отчетливо заметил, что мои реакции на изменение параметров полета замедляются (критическая сфера сохранялась). Затем постепенно появлялось чувство легкости и медленное удаление от задачи, которую я выполнял. Начиналась трансформация реальности в ареальность: световые иллюзии, пустота, бесконечность, ощущение нового измерения, другого пространства... другой жизни. Потерю сознания не ощутил. Очнул-

ся после дачи кислорода, с полной амнезией (не помня, что было) и с необычайной легкостью продолжал пилотировать. О своих ощущениях смог узнать только из текста, наговоренного на магнитофон. В последующем с сотрудниками Института психологии Российской академии наук мы проводили исследования подобного рода*. Я не буду касаться всей психофизиологической феноменологии, известной в авиационной медицине, отмечу только, что немногие из участников эксперимента, кто приближался к состоянию утраты сознательного контроля за выполнением экспериментальной задачи испытывали не страх, не неловкость, несмотря на ощущение удушья, а состояние умиротворенности, блаженства, ... ухода от реальности. Происходило что-то неземное. **Обычно** же изменение сознания имело строго фазовый характер с изменением в эмоционально-волевой сфере (снижение критичности, благодущие), сенсомоторной (двигательная расторможенность, дизартрия речи), далее в психической (заторможенность, отчужденность, судороги, ступор, кома). Но есть и другие проявления, когда реальная действительность не просто уходит, а **вытесняется** новой в виде сновидений благостного характера. Ощущение высвобождения души появляется, но, к сожалению, физического эквивалента, регистрируемого в нейропсихологических измерениях, не было обнаружено. В этом направлении мы только строим гипотезы. Хотел бы обратить внимание на один странный факт: по мере углубления гипоксии мозга сфера рефлексии заметно сужается (Т. Ушакова), в то же время появляется «другое сознание», которое существует в другом мире. Видимо, в этот момент проявляется информационная связь психического биополя с космическим.

С позиции антропогенеза этот феномен можно расценить как реализацию эволюционного механизма отклика на космический импульс. Приведенные наблюдения наводят на мысль, что «человек летающий» впитывает космическую энергию, становясь естественным экстрасенсом, распространяя вокруг себя частицы поля Вселенной.

В свете сказанного можно сформулировать более высокий уровень обобщения, касающийся проблемы безопасности полета как безопасности жизни вообще в ее телесном и духовном измерении. Речь идет о том, что исследование безопасности жизни летчика может стать интеллектуальным мостом для создания общей концепции безопасности на планете Земля. И начинать, видимо, надо с разработки концепции языка духовного общения, с понимания идеи назначения человека как духовной силы, противодействующей злу. Сегодня это крайне важно, ибо даже среди

* НИР ИΠΑИ «Стригун» (1990): В. Степанов, А. Федорук, Т. Тимофеева, А. Лебедев, Т. Ушакова и др.

летного состава все меньше и меньше сохраняется отношение к полету как к смыслу жизни. Коммерция, конъюнктура, снижение ценности самого полета, неуважение к духу авиации приводит к обесцениванию всеобщего человеческого в летческом «Я». А ведь жизнь показывает, что человек безнравственный во зло менее опасен, чем тот, кто свою мораль употребил во зло. Нет большего греха для летчика, чем превратить небо в средство и цель личной наживы, сделав из этого не только средство, но и цель. Если дело пойдет так и дальше, то от авиации останется лишь ощущение «транспорта», но только опасного и малоприятного. Горько об этом писать, еще горше думать. Особую надежду возлагаю все же на ту часть летного состава, которая не предала Небо. И поэтому, опираясь на лучшее, что есть в духе летчика, продолжаю развивать мысль о безопасности рода человеческого. Речь идет о создании теории духовной генерации высших целей человечества.

Если мы, психологи, хотим развивать идеи добра, то должны свои теории подпитывать здравым смыслом и сверять с ним. Психологии предстоит еще исследовать дух человеческий как исток развития земной жизни и ее ценностей. Дух — это жизненная сила, но не для власти над другими, Дух — это сила характера с целью смирения своего «Я», дух — это высокое достоинство, хотя и готовое к покаянию. Так постепенно мы научно углубимся в субъективный мир человека.

В качестве примера психологического объекта субъективного мира рассмотрим феномен покаяния. Я как психолог-практик представляю покаяние таким образом. Покаяние — это духовный процесс страдания, когда сотканное из совести твое «Я» покинуло тебя, но осталась истерзанная душа, жаждущая подняться к своему «Я» и слиться с ним. Возможно, в этот момент и рождается Бог в человеке. Покаяние есть психологический процесс, ибо душа к нему стремится через осознание, через осмысление своего греха. Видимо, есть зерно истины в призыве святого Павла: «Преобразуйтесь обновлением ума вашего, заботьтесь иметь Бога в разуме».

Особенность человеческого духа в том, что он связывает нас с тем состоянием, которое приходит к нам и которое назовем вселенским сознанием. В этом направлении теория объективного образа субъективного мира человека может дать положительный результат, и сегодня познание закономерностей связи индивидуального сознания со вселенским как ноосферного механизма вечного течения живого, того, что было, есть и будет. Эта задача не только научно-познавательная, но и практическая, ибо от ее решения зависит судьба создания совершенно нового языка, языка сознания, с помощью которого люди обретут дар понимания не конца жизни, а ее вечности.

Видимо, нам следует подумать о некоем новом качестве памяти как хранилище Времени. Это подведет нас к новому взгляду на саму субстанцию **прошедшего** времени. Прошедшее, спрессованное в памяти, выступает как связь бытийного сознания отдельной личности со всем человечеством. Видимо, мы подходим к овладению языком осознания памяти как ключа к разгадке времени. Язык сознания — это одновременно способ подключения к биоэнергии Высшего Разума. Кто знает, возможно, создав новый язык сознания, психологии как науке удастся разработать способ длительного поддержания в душе человека общечеловеческого Добра, потенциал которого выше потенциала зла. Безусловно, Зло не уничтожить, ибо оно, кроме всего прочего, несет в себе дифференциальный признак Добра. Поэтому роль Добра, по мнению просвещенных мыслителей, не столько в борьбе со злом, сколько в ограничении зоны действия зла.

Возможно, стоит решиться расширить проблему психического образа и подойти к исследованию образов Добра и Зла. «Под добром, — писал Спиноза, — я буду разумею то, что все более приближает нас к образу человеческой природы, под злом то, что препятствует нам» (Спиноза, 1932, с. 141). Ведь это не потусторонние реалии, они суть виды биоэнергии, а личность — общество — это лишь место их «прописки», приложения. Идея добра и зла возникла не в природе. Гегель писал, что человек не добр, не зол от природы, поэтому законы человеческой нравственности бесконечно выше законов природы. Если это так, то новая задача науки психологии — раскрыть процесс созревания добра в человеке.

Всматриваясь в неразумность поступков умных людей, хотя и умозрительно, но ощущаешь, что их появлению человек обязан противоборством опыта как знания, сознания как трансформатора этих знаний образу духовности как истинно внутреннему генератору добра. Знание, интеллект, сознание и даже воля организуются в поведенческий образ, впитывающий историю жизни человека для выработки социальных приемов по решению повседневных целей. Эстетическими свойствами подобного образа являются гордыня, страсть, гедонизм, эротика, эгоцентризм, для них обратной связью служит результат удовлетворения, наслаждения победой. «Обслуживающим» аппаратом этого образа выступают инстинкты. Можно представить, что энергии, представленной в социальном опыте на протяжении жизненного пути, едва хватает на удовлетворение потребности в наслаждениях. Отсюда необходимость в приеме дополнительной энергии для накопления добра внутри образа духа, т.е. в этической сфере.

Беру на себя смелость утверждать, что одним из направлений в разработке методов снижения психологической напряженности людей может

быть включение планетарного мотива в коммуникативную, духовную и материальную жизнедеятельность: достичь разгадки космоса как начала и продолжения высшего разума — в этом трансцендентная суть идеи поиска языка сознания, с помощью которого можно получать из Космоса энергию, питающую разум, но не мыслью, а добром. Есть же в организме фагоциты, т.е. клетки-защитники, пожирающие врагов. Почему же не быть очищающей энергии, подвигающей человека на добрые поступки. Эта мысль для меня не кажется абсурдной, поскольку некоторые наблюдения и исследования психических состояний в космосе дают право задуматься над подобными проблемами.

Как было сказано выше, вдали от Земли летчики и космонавты отмечали прилив необычной энергии добродетели, чувство свободы Души, они ощущали ранее им не свойственное осознание своего второго «Я» и связи со всеми людьми и, главное, ощущение любви к человечеству вообще. Это примечательно, что именно в космосе у людей происходит отклик на время прошлого, они открывают для себя то, что внутренняя свобода есть средство реализации смысла жизни. Эти факты порождают научный интерес к энергии времени и пространства и открывают способы ее трансформации во вселенское сознание. Повторяю: к этому есть предпосылки, так как реальное пребывание человека даже в околоземном пространстве способствует возникновению у многих мысли о единстве человеческих душ.

Физики уже поняли, что нынешняя картина мироздания нуждается в существенном развитии. Пора и нам серьезно задуматься над проблемами космизма, живого вещества, биополя, геополитического мышления, вселенского сознания. Развивая идеи Б.Ф. Ломова о психическом мире человека, следует попытаться создать физическую карту духа в виде биоэнергетических меридианов на планете Земля. Естественные исследователи обозначили долготу и широту для физической ориентации в пространстве, для связи между людьми и природным окружением. Думаю, что есть и духовные меридианы, в пространстве которых пересекаются духовные и природные силы, создавая вектор генераций, всеединства духа, космогонического и земного. Осталось «немного»: исследовать вид языка для перевода внечеловеческого сознания в образе духа, осуществляющего межчеловеческое общение. Это надо было открыть еще вчера. Человеческий мир слишком алогичен и жесток, порой унижительно неразумен. Несмотря на то, что на Земле есть все для природного энергетического насыщения человека, ему не хватает способности удерживать духовную энергию духа. Человечество не только не удерживает ее, но и извращает. Видимо, утрачен механизм раскодирования энергетики Разума. Но раз есть психическое поле, психический образ, должно быть психическое вещество. Скорее все-

го, оно представлено энергией в виде информации, которая пока остается за пределами нашего сознания. Предполагаю, что код расшифровки лежит во Времени, которое не совпадает с циклами земной жизни. Причинами этого несовпадения, скорее всего, является разность мер организованности биополей в духовном и физическом пространствах. Нужен код сведения этих полей. Требуется принципиально новые психолого-теологические парадигмы в интересах духовного объединения. Пора осознать некие житейские мудрости типа того, что истинная ценность жизни измеряется лишь отсутствием страданий, а не присутствием наслаждений (Шопенгауэр, 1992, с. 417). В частности, осознать, что достичь уровня познания духовных сил, нравственных начал можно не только в пространстве истории государств, но и гораздо дальше, за ее пределами. Тогда сольются научное и религиозное сознание, которое станет образом-пульсаром субъективного мира человека. В этом случае надчеловеческий образ и будет тем общепланетарным механизмом психологического благоговенья перед жизнью как высшей мерой творчества и смертью как началом бессмертия. Образ мира дает нам пример цикличности и обновления вселенского начала. Познаем силы духа — значит научимся управлять социумом во всевозможных его ипостасях.

Все вышеизложенное, вероятно, будет с трудом воспринято и, скорее всего, не принято читателем. Я сам шел и продолжаю идти к этому пониманию медленно, шаг за шагом. Однако какое это отношение имеет к безопасности полета? Могу, но не в оправдание, а в порядке отстаивания своей позиции еще раз подчеркнуть: проблема безопасности полета — это проблема человека, его судьбы, права на выбор и на жизнь. Человек в полете, что ни говори, ближе к Вселенной, к ее познанию, и «прислушаться» к его душе полезно. Конечно, есть летчики-специалисты, есть летчики-профессионалы, но есть и летчики, чья духовность, выраженная в любви к полету, обогащает его нравственность, его Душу. Возможно, они воспримут эту главу не как «заумь», а как приглашение в мир высокого вдохновенья, где «Я» — лишь отражение счастья, чистого неба глоток (Н. Орешина).

Это размышления о прожитом, о пережитом, отражающие сугубо личную точку зрения. Я не претендую на «истину в последней инстанции». В свое время Г.Т. Береговой подарил мне одну из своих автобиографических книжек, сделав такую надпись: «Только через колоссальный труд и убежденность можно овладеть желанной профессией, описать свои убеждения во стократ труднее». Я испытываю неловкость оттого, что не смог в словах воспроизвести красоту души летчика. Да это и невозможно. Копия, модель всегда беднее оригинала. Жизнь мне подарила пример, доказывающий это.

Я знал Александра Белова, рабочего из Горького. Летая парнишкой в аэроклубе, он повредил ногу. Прошло 40 лет, он стал на своем заводе известным изобретателем в области, не связанной с авиацией, и продолжал выписывать журнал «Авиация и космонавтика». Я его спросил: «Зачем?» — «Понимаешь, вдруг война, понадобятся летчики, надо быть в курсе дел. Я тогда наварю педаль, чтобы короткой ногой доставать и... ВПЕРЕД!» Недавно он умер. Перед смертью к нему пришли рабочие из его цеха и спросили: «Сапа, какое твое последнее пожелание, чем помочь?» — «Приходите на могилу 18 августа и выпейте чарку за авиацию». Может, в этих словах больше смысла, чем во всех моих размышлениях, но мне не обидно, ибо это слова Летчика. Когда-то мой пятилетний сын Андрей, увидев инверсию, сказал: «Батя! Гляди, в небе рисовательный самолет». Рисуйте, молодые летчики, свою судьбу в Небе и пусть она будет счастливей нашей!

1993 г.*

Литература

Бердяев Н. Смысл истории. М., 1990.

Вернадский В. Пространство и время в живой и неживой природе. М., 1975.

Гегемян Г. Концепция «поля живого вещества» // Вестник РАН. 1993. № 2.

Гримак Л. Моделирование состояний человека в гипнозе. М., 1978.

Громов М.М. О летной профессии. М., 1993.

Гроф С. За пределами мозга. М., 1993.

Гумилев Л. Этногенез и биосфера. Л., 1990.

Еремин Б.Н. Воздушные бойцы. М., 1987.

Ильин И. Путь к очевидности. М., 1992.

Кант И. Соч. В 6 т. М., 1965. Т. 4. Ч. 2.

Лазарев С.Н. Диагностика кармы. СПб., 1993.

Льюис К. Любовь. Страдание. Надежда. М., 1992.

Мень А. Культура и духовное восхождение. М., 1992.

Ницше Ф. Утренняя заря. Свердловск, 1992.

* Прошли годы. Я пытался развить эти идеи, написал несколько книг о духовности профессионала. В главе 1 я частично использую этот материал, стараюсь выдержать единый стиль изложения, который понятен начинающим психологам, особенно психологам труда.

- Печчи А.* Человеческие качества. М., 1980.
- Пономаренко В.* Психология жизни и труда летчика. Воениздат, 1992.
- Сеченов И.* Избранные философские и психологические произведения. М., 1947.
- Спиноза Б.* Этика. М., 1932.
- Тейяр де Шарден.* Феномен человека. М., 1965.
- Фромм Э.* Иметь или быть. М., 1990.
- Швейцер А.* Благоговенье перед жизнью. М., 1922.
- Шопенгауэр А.* Свобода воли и нравственность. М., 1992.
- Штайнер Р.* Теософия. М., 1990.

Открытие духа в профессии

Дух, говорили философы, есть Бытие, а не быт. Но то, что сегодня происходит с авиацией, показывает, как можно бытом порочно покрыть Бытие. Сегодняшнее поколение авиаторов попало в черное облако и стало приспособляться, снижая скорость полета, безудержно теряя нравственную высоту. В данной главе с разных сторон будут рассмотрены обстоятельства, конкретные причины разложения духа в авиации. Самолетопады по причине «человеческого фактора», равнодушные лиц, ответственных за уровень профессиональной подготовки, психологический климат в экипажах, контроль за системной профилактикой безопасности полета, состоянием здоровья, правовой и социальной защитой летно-инженерного состава у пассажиров вызывает сомнение: а есть ли дух? Есть. И в доказательство приведу результаты психологического исследования внутреннего мира летчика, его душевной памяти. Я мечтаю о том новом золотом веке Авиации, когда люди Земли, увидев инверсию на небе, поймут, что это не только конденсат, но и духовный след небожителя с его другом — самолетом. Осознают, что их из пункта А в пункт Б их переносят ЛЕТЧИКИ — НОСИТЕЛИ ДУХА. Их, пассажиров, в полете приобщают к дыханию гравитации, к Пространству Вселенной к той удивительной спокойной, устойчивой безмерной красоте нашей колыбели — Земле. Их приобщают к новым ощущениям протекания времени и неуправляемой радости при возвращении на землю. Многие пассажиры про себя молятся и просят у Бога благополучной посадки. Но вы вверили свою жизнь летчикам, и вам надо знать, что это за люди. Вы ознакомитесь с уникальными документами, раскрывающими Божье начало в человеке летающем. После прочтения этих в высшей степени исповедальных откровений Вы почувствуете то энергетическое поле добра и возвышенности, которое оберегает вашу

жизнь. И все, что этому угрожает: злоба, месть, корыстолюбие, жадность, ревность, подрывая духовные силы пилотов, угрожает и Вашей жизни. **Общество должно уважительно и с пониманием оценивать престиж авиакомпании не только по цене билета и комфорту тела, но и по уровню культуры тех, кто за вас в ответе.** Вы можете спокойно летать с теми профессионалами, чье мировоззрение, мироощущение близко к тем, кого Вы сейчас услышите, именно не прочтете, а услышите, как слышал запах самолетов известный летчик, Герой Советского Союза Ю.А. Гарнаев.

Рассмотрим смысл и значение духа для человека в небе. По приведенным выше высказываниям летчиков убеждаешься, что для них Небо всегда было, есть и будет: любовь и дух. Надо полагать, что дух летчика — это реальный опыт возвышенного чувственного, психического состояния, возникающего в процессе постижения смысла своей жизни в полете. В конкретной профессии дух предстает и как физиологическое, и как метафизическое состояние, не поддающееся научному описанию. Именно метафизическое содержание духа определяет его предназначение в опасной профессии — **создать нравственный резерв выносливости, развить сущностные (высшие) качества человека.** В процессе полета летный экипаж нередко попадает в ситуации, когда его природа (инстинкт самосохранения) понуждает уйти от опасности, презрев ответственность. Вот здесь и приходит на помощь дух, причем не только в полете. И позже в состоянии переживания своей человеческой слабости дух не отпускает, пока человек не выскажет всю правду сам себе. Так рождается процесс самоочищения, когда познаешь, чего ты стоишь как личность. Через самопознание (рефлексию) формируется сверхнадежность летного профессионализма, так как человек понимает и трудности полета, о свою собственную психическую ограниченность. К сверхнадежности профессионализма летчика имеет отношение так называемое свойство личности — интерес к летанию и к смыслу профессии, выраженному во всепоглощающей любви к небу. Психологическая суть вдохновенного состояния в высоком уровне осознания значимости того, что делаешь, соответственно, в значимости своей субъектности. Это нашло свое отражение в знаменитом крылатом выражении одного из вдохновенных летчиков-испытателей Саши Кузнецова: «Выше нас только Небо». Состояние вдохновения питается не только телесной энергетикой. Вчитайтесь в оценку летчиками своих состояний и подумайте над их трансформацией в трансцендентную символику.

«Любой полет был для меня вдохновением. Душа пела, сам пел, но постоянно знал, что смертен, но верил в свою причастность к бесконечной вселенной» (А. Водостаев).

«Полеты давали ощущения Вечности и Бесконечности. Приобщение к вечности бытия и пространству ощущается сплунно. От этого захватывает дух» (В.С. Смирнов).

«Духовность в полете проявлялась как ощущение приобщения к пространству, свободе, познанию нового, я бы сказал, что для моей души — даже где-то к вечности» (Н. Григорьев).

Собственно подобная идентификация себя как микрокосмоса позволяла психологически подойти к человеку летающему с неземными мерками. Человек в небе — это особенный индивид, который по-другому чувствует, переживает, по-иному отражает привычный нам физический мир: скорость, высоту, пространство, время, гравитацию, Вселенную. **Он целостнее чувствует ее строение, а самое главное — улавливает ее близость к своему духу.**

Продолжая мысль о сверхнадежности летчика как личности, нельзя не увидеть высокую роль духовности как самовоспитания. Духовная основа самовоспитания есть, прежде всего, познание своего второго «Я». **Ведь второе «Я» опасная психическая составляющая, так как нередко она-то и провоцирует переживание своей неполноценности, перерастающей в навязчивый невроз.** У летчика, к счастью, за счет волевых свойств, целеустремленности, где-то агрессивности второе «Я» вызывает потребность к развитию летных способностей и к осмыслению своего имени как знака высокого уровня порядочности. Духовная работа над собой не может обойти такие философские темы, как добро и зло, грех и вина и их соотношение с их отношением к людям, к профессии. Летчик, как правило, из среды авиаторов выделяет любовь к полету и жизнелюбие. Научные исследования структуры и организации духовных проявлений в летном труде **надо начинать с признания того, что летчик выступает носителем не только земного сознания.**

«Только в полете я получаю удовольствие от чувства парения, свободы во всем окружающем меня пространстве, легкость души. Я благодарен небу, что оно дает мне это свободное парение души» (Н. Григорьев).

Вот и новый путь познания для авиационной психологии и для тех, кто желает, чтобы в его воздушном департаменте безопасность полетов была обеспечена.

Познание духовного в деятельности летчиков осуществляется путем экспериментальной объективизации процесса становления важных

качеств личности при опасной профессии. Попытка раскрыть, разгадать внутренний мир человека летающего подкреплялась психофизиологическими исследованиями. Однако читателю в последующих параграфах будет представлен процесс **внешнего** конструирования структур личности, т.е. как бы параллельный процесс тому, что изнутри вызревает в душе человека по мере его профессионального становления. Выше была высказана гипотеза о том, что человек в полете — это другой человек, со своим образом мира и духовным пониманием смысла жизни. Сформулирована концепция о нравственной сути профессии человека летающего, смысл которой в осознании ответственности за свою и чужую жизнь, **доверенную** ему в небе. Доверие к его праву быть свободным от безнравственных поступков и действий, приносящих зло. Завершая введение о пагубном влиянии на безопасность полетов приземленного превращения летчиков в перевозчиков, я представляю уникальные в своем роде материалы, содержащие духовные откровения о прожитой жизни, высказанные профессионалами в процессе специально нацеленных бесед и интервьюирования*. Пожалуй, впервые в практике социологических исследований удалось открыто и доверительно получить ответы о содержании духовной составляющей профессиональной деятельности. В качестве респондентов были выбраны летчики от 34 до 82 лет, имеющие летный стаж от 15 до 45 лет, освоившие и испытывавшие от 50 до 200 типов самолетов. Часть из них в свои 55–60 лет летают и по сей день. Особый интерес представляли те, которые **не летают** 15, 20, 30 и более лет.

Среди опрошенных были летчики авиации Вооруженных сил, летчики-испытатели НИИ Министерства авиационной промышленности и ВВС, летчики Аэрофлота, ДОСААФ, коммерческой авиации. Конечно, для многих вопросы были не только неожиданны, но и неудобны, так как понятия «дух», «душа», «второе Я», «грех», «образ мира» — в то время относились к департаменту культовых явлений. **Хочу обратить внимание, что в своих ответах летчики не достраивали образ профессии, не выражали фотографическую правду, а излагали духовную суть пережитого как своего естества.**

Поскольку речь идет о таких сложных, невидимых, полусознанных субъектом процессах, как рефлексивный и духовный уровень сознания, как трансформация и интериоризация внешнего воздействия, как идентификация своего «Я», то естественно потребовалось поставить вопросы так, чтобы они тронули струны души. Прежде всего, планировалось по-

* Эту работу я выполнил совместно с А.М. Маркушей при огромной помощи летчика-испытателя 1-го класса Виталия Селиванова.

лучить ответ на стержневой вопрос: **является ли летная профессия нравственной ценностью, имеет ли она личностный смысл, какой содержательностью представлены данные категории в профессиональной деятельности**^{*}.

Вначале важно было установить, что дала профессия для развития внутреннего мира личности, особенно в плане изменения характера и мировоззрения в системе таких категорий, как добро и зло. Важно было вывести респондента из круга служебных, карьерных, биографических ценностей, окунуть его внутрь собственной души и послушать его диалог с самим собой. Безусловно, этому предшествовала многолетняя совместная деятельность со многими из них, позволившая рассчитывать на доверие, что и сделало респондентов соучастниками исследования. И еще одно пояснение. Анализироваться будут ответы в основном положительного свойства. Это не означает, что в авиации нет завистливых и злых людей, но это диктовалось целевой установкой психологической задачи: выявить тот позитивный духовный запас нравственных сил личности профессионала, который имеет непосредственное отношение к человеческой надежности.

Итак, рассмотрим «чувственную ткань жизни», переживаемую профессионалами в процессе летного труда.

Как же понимают авиаторы категории добра и зла, исходя из нравственных потребностей своей профессиональной деятельности?

«Жизнь среди нравственно нормальных людей превращает добродетельное поведение в привычку ...осознание значимости своих поступков **для жизни и смерти** “подпитывает” авиаторов чувством доброй воли (добродетельностью) друг к другу» (заслуженный военный летчик СССР, генерал-полковник авиации В.И. Андреев).

«Авиация дала реальное ощущение свободы, особенно в первые годы, когда нарушать каноны было особенно сладостно. Первые же катастрофы поставили лицом к лицу с представлением: вот жизнь в ее радостной полноте, вот смерть в ее

* На вопросы отвечали генералы и офицеры, летчики гражданской авиации, Герои Советского Союза и России, заслуженные летчики-испытатели и заслуженные пилоты гражданской авиации, участники многих войн и локальных конфликтов, летчики-писатели, летчики-ученые, летчики-спортсмены. Респондентами были капитаны, на которых держится авиация... Под каждым ответом стоит подлинная фамилия.

абсолютной неизбежности. И никакие прежние рассуждения не смогли приблизить нас к восприятию добра—зла, чем **гибель пилотов**, в большей степени» (писатель, летчик-испытатель А.М. Маркуша).

«Постоянное соприкосновение с определенным риском привило более правильный взгляд на то, что есть в жизни мелочь, а что — не мелочь. Отсюда и большая терпимость к непринципиальным человеческим недостаткам окружающих и более легкая (философия) переносимость превратностей жизни» (Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, доктор технических наук, профессор М.Л. Галлай).

«Добро и зло оцениваются не по пустяковому критерию, а по более сущностным — жизнь, благополучие, здоровье» (летчик-испытатель 1-го класса В.Е. Овчаров).

«Судьба, обстоятельства не приносят человеку ни добра, ни зла. Они поставляют лишь сырую материю и того, и другого. Наша Душа (воззрение на внутренний мир) использует и применяет их по своему усмотрению и является, таким образом, единственной причиной и распорядительницей своего счастливого и бедственного положения, состояния духа, Добра и Зла» (военный летчик 1-го класса М.И. Воронин).

В более нравственные времена люди, летающие на самолетах, могли быть спокойны, они веряли свою жизнь тем, для которых цена ее была мерой добра. Не исключаю, что некоторые из вас могут уловить в этом архетип религиозного сознания, так как ощущение ценности жизни летчиками исподволь воспринималось «как данное нам».

«В моем понимании авиация сродни религии при мировосприятии. Полеты повышают планку в оценках людей, оценках ситуаций, обостряют чувство справедливости и делают более четкой грань между добром и злом. Многие трудные житейские проблемы после полетов просто бледнеют. Полеты, особенно испытательные — это риск и в оценке многих жизненных ситуаций, первая исходная позиция “смертельно — не смертельно”. И, исходя из гигантских пространств, которые преодолеваешь в полете, **земные проблемы умень-**

шаются. Начинаешь понимать **изнутри** человеческие слабости, становишься терпимее и одновременно жестче относишься к непорядочности» (заслуженный летчик-испытатель СССР В.С. Смирнов).

«Жизнь в авиации, а летание в особенности, очень быстро заставляет чтить “десять заповедей”, так как наказание за то или иное прегрешение наступает неотвратимо, быстрее, чем в обыденной жизни» (военный летчик М.Б. Молчанюк).

«Авиация — хотя и не Божий храм, но дает более острое ощущение понятий добра и зла» (военный летчик 1-го класса, генерал-лейтенант авиации П.И. Рыжов).

В ответах на вопросы: что дала авиация для формирования добродетельности как нравственной составляющей — отчетливо просматривается понимание сути своей роли как носителя добра.

«Заставила и приучила конкретно смотреть на себя и окружающее и **очень твердо проводить границы допустимого**» (Герой России, заслуженный летчик-испытатель РФ А.Ю. Гарнаев).

«Именно в авиации я ощутил, что полеты формируют нравственную часть личности. В моем характере открылся взгляд на понятие чести, ответственности. В полете много трудностей чисто личных, неожиданных для себя, больно бьющих по самолюбию, и, благодаря этому, человек, находящийся в этой сфере, хорошо видит цену и, главное, смысл своей жизни — профессии» (летчик-испытатель Н. Григорьев).

«... дала духовную закалку, помогла сформулировать совесть» (заслуженный летчик-испытатель Валерий Селиванов).

«Жизнь в авиации деформировала мой мягкий характер, сделав его сильным, напористым, уверенным в своих силах. Но никогда не озлобляла. Работа в авиации только озаряла окружающий меня мир, людей, высвечивала только лучшее. Катаклизмы современной жизни сильно уродуют людей.

Но лекарство под названием “небо” хорошо помогает. У людей, постоянно рискующих своей жизнью, мне кажется, добро побеждает зло» (Ю.П. Шеффер, заслуженный летчик-испытатель СССР).

Летная работа относится к классу строго регламентированных действий и операций. Регламент, инструкция, шаг влево, шаг вправо — нарушение границ безопасности — наказание. Места для самовыражения личности в труде не остается. Так складывалась идеология робототехники, подмена человека автоматами, отход от романтизма профессии, замена его служебной ролью оператора или перевозчика. Собственно с этого и начинается психологическая опасность для тех, кого транспортируют или защищают. Летный труд может быть трудным, тяжелым, опасным, сложным, даже временами нудным, но **не подневольным**. Каждая профессия должна быть одухотворена человеком. И наверняка в той или иной степени так оно и есть. Но в летной профессии это выражено особо, причем вопреки всем запретам. Полагаю, что если цель труда — заданный результат, то это — профессиональный путь, если личностный смысл труда в достижении успеха, то это есть лишь социологизация значимости «Я» профессионала. Но, как и в любом труде, есть еще сверхзадача: возвыситься в духе, ощутить приобщение к высшему, к блаженству от сотворенного, что может дать, пусть на миг, физическое ощущение возвышенности в круге гармонии и красоты. В такой душе зло не плодится.

Если профессия требует духовной отдачи, то это может сделать цельная личность. Ее душа организуется в единую силу. Это похоже на тот случай, который характеризовал И. Кириевский по отношению к религиозному сознанию, утверждая, что духовность требует внутреннего средоточия бытия, где разум и воля, и чувство, и совесть... сливаются в одно живое единство, таким образом восстанавливается сущность личности человека и ее первозданной неделимости. Все это достижимо в любой профессии.

Рассмотрим, как к этому относятся в профессии, где «нельзя на миг отвлечься от работы», т.е. непосредственно в полете. Важно было установить, как в процессе формального исполнения профессиональных действий происходит взаимопроникновение специального компонента удовлетворения работой в личностное мироощущение духовного возвышенного состояния непосредственно в полете. Поэтому и сформулировали задачу летчикам: описать состояние возвышенности чувств, которое в авиации называют «быть на седьмом небе», «душа поет». Вчувствуемся в тот образный мир, которым живут «воздушные извозчики».

«Испытывал духовный подъем довольно часто, особенно когда задуманное **свершалось**. Состояние возвышенности появлялось, по-видимому, на основе самосознания, что ты еще способен добиваться поставленной цели и представляло “возвышение над собой”» (В.И. Андреев).

«Несомненно, испытывал! Особенно, если “втыкаешься” в облака, а потом после серой облачности впереди голубой простор неба, яркое солнце. Вот тут-то действительно душа поет. Хотелось самому петь, а сердце готово было вырваться из груди» (военный летчик 1 класса, генерал-майор авиации А.К. Сульянов).

«Всегда ощущаю возвышенную радость **от красиво** выполненного полета. Красиво слетать очень трудно, ибо надо **сдерживать себя** и все сделать по программе» (летчик Гражданской авиации А.Ф. Пчелинов).

«В испытательном полете петь душе опасно, она поет после мягкой посадки» (заслуженный летчик-испытатель СССР В.И. Цуварев).

«Ощущение “на седьмом небе” возникало **после полетов** на большой скорости и предельно малой высоте. Прилетаешь, никто ничего не знает, а ты на “седьмом небе” **от ощущения — я могу!!!** Хочется рассказать, но что-то тебя удерживает, стыдно, что ли» (военный летчик 1-го класса А.В. Терещенко).

«По художественной литературе знал, что такое состояние бывает при первом вылете и т.д. Добросовестно ждал, но не проявилось» (Герой России, заслуженный летчик-испытатель СССР В.М. Горбунов).

«Да испытывал и очень часто, когда удивительно **красивая** земля и небо со снежно-белыми облаками. Очень нравится лавировать между башнями облаков, слегка касаясь их, как бы ложаешься на белоснежные пуховые шапки. Так и хочется побегать по этому нежному “коврику” босиком. Не описать то чувство восторга, когда “душа поет” при полете на ТУ-160 (стратегический бомбардировщик) на скорости 1000 км/час.

Когда на этой скорости “одной левой” включаешь форсаж и сотни тысяч лошадиных сил уносят тебя в голубую высь. При полете на малой высоте строем вид самолета, несущегося рядом с тобой на ограниченной скорости над проносящейся рядом картиной жизни, и самолет, **послушный твоему движению**. Все это порой завораживает» (военный летчик 1 класса Валерий Селиванов).

«Состояние возвышенности я не испытывал в полетах, но вот азарт — да! Особенно на предельно малых высотах и больших скоростях, как говорили: “На скоростях, достойных мужчин”» (П.И. Рыжов).

«Испытывал ощущение приближения к космосу» (военный летчик В.В. Астахов).

«Подобные состояния ощущал не раз, особенно **после удачного выполнения трудного задания**. Хочется любить весь мир, служебные невзгоды кажутся проходящими, мысленно прощаешь даже подлых людей. Но это чувство длится до первой встречи с несправедливостью, обманом, и понимаешь, что земная действительность намного сложнее» (военный летчик А. Водостаев).

Приведенные возвышенные, эстетически окрашенные переживания питают осознание достоинства собственного «Я» профессионала. Должен заметить, что это чувство личного достоинства в практике работы, как правило, подавлялось. Можно констатировать, что мы имеем дело с прорывом задержанных подсознательных импульсов «Сверх-Я». К сожалению, человеческие эмоции, переживания, тем более духовные составляющие мотивов, поступков, остаются за пределами оценок живой души профессионала. Хотя на самом деле даже из приведенных «кусочков», дышащих духом, видно, что «Я» — носитель духа, а социум — лишь рамочный багет, обрамляющий, «проносящуюся рядом картину жизни». Характерно, что в генезисе психических состояний возвышенности, удовлетворения тщеславных побуждений, мотива преодоления не последнее место занимает красота. Удивительно, как она, будучи эстетической категорией, напрямую включена в этическое поле личности, поддерживая чувство ответственности за исполнение социальных норм безопасности полета. Красота выступает полноценным буфером против стресса, неуверенности, изнуряющей тревожности, придавая воле чувственный импульс радости и наслаждения

в профессиональной деятельности. Надо полагать, что подобное взаимодействие сознательной и подсознательной сфер человека в условиях отрыва от земли обеспечивает динамические и целесообразные переходы с уровня бытийного сознания к уровню духовного, составляя гармонию возвышенных состояний как проявления уравновешенности души.

Даже во время боевых действий летчик испытывал радость не только от «исполнения долга». «Настоящая радость, состояние вдохновенности и счастья **в преодолении**. В нем счастливейшее из мгновений жизни. Но без риска все состояния вдохновенности не постичь» (Решетников, 1996, с. 27). Думается, что подобные откровения и есть тот нравственный стимул, который помогает укреплять и углублять сформулированный в психологической педагогике личностно-ориентированный принцип обучения и воспитания. Главное при этом понять, что этот принцип не столько научное наитие, сколько реальная потребность душ человеческих в практике профессионалов.

Переживаемые возвышенные состояния, естественно, могут переходить в некую экзальтацию чувственных переживаний. В этой связи и был задан вопрос о возможности появления в полете необычных, отличных от земных переживаний. В подтексте этого вопроса была заключена и тестовая задача: обнаружить признаки, хотя бы отдаленно напоминающие связь психической субстанции с космической. Однако «улов» оказался слабым, летчики к описанию «паранормальных» состояний отнеслись бдительно...

«Основным чувством, которое как бы контрастирует с земным, является ощущение быстроты перемещения в пространстве. В какой-то мере быстрое перемещение по высоте вызывает чувство “чуда”. Рациональное мышление, похоже, в этом не участвует. Видимо, работает подсознание» (В.И. Андреев).

«Сегодня, мне кажется, что парить над обыденностью и возвышаться **душой** мне случалось лишь в первых полетах на планере. Ты в прямом контакте с небом..., ты часть этого бесконечного пространства, небо дышит» (А.М. Маркуша).

«Состояния были, я бы обозначил их как “легкость души”» (В.И. Цуварев).

«В полете в отличие от земной жизни появляется чувство свободы» (В.В. Астахов).

«Однажды в полете над горами у меня остановился двигатель. Когда мне удалось упростить обстановку, заметил некоторое увеличение объема своего туловища» (заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Н. Бездетнов).

«Ощущаю сжатие времени» (военный летчик 1-го класса М.Б. Молчанок).

«Появлялось необычное просветление сознания, четкость мышления, какие на земле не испытывал» (военный летчик 1-го класса А.С. Дитячев).

«Было какое-то несовпадение с истинным временем» (военный летчик 1-го класса И.А. Молчанов).

«Появлялось ощущение необычной легкости, расширение памяти. Был один странный случай. В воздухе из-за кислородного голодания потерял сознание. В этот же миг за 150 км от меня другой человек ощутил, что со мной беда. Я очнулся» (заслуженный летчик-испытатель СССР Э. Князев).

Интересные данные зафиксированы в космическом полете, в частности, получившие название «фантастические видения состояния» (ФВС) (С. Кричевский). Это происходило как во сне, так и во время отдыха. «Превращаешься из своего человеческого облика в какое-то животное, похожее на динозавра, и перемещаешься в соответствующую окружающую среду. Остаешься в преобразованном виде или последовательно превращаешься в другие живые организмы, ощущая себя ими. Соответственно трансформируется и среда окружения. Происходит одновременный перенос в пространстве и времени, в том числе и перенос на другие небесные тела. Ощущение, как будто откуда-то извне идет поток информации в твою голову. Как будто кто-то мощный и великий снаружи пытается передать тебе информацию. Воздействие на психику столь мощное, что создается ощущение «поехавшей крышки». Еще характерно в этом состоянии резкое сжатие, уплотнение времени. Состояние возникает внезапно, так же внезапно и проходит» (Кричевский, 1996, с. 27).

Приведенные высказывания слишком отрывочны, чтобы сформулировать научную гипотезу.

Легкость души как **ощущение**, а не как понятие восходит, скорее всего, к знакопеременной гравитации, действующей на рецепторный аппарат межанализаторных систем. Многие из тех необычных состояний,

которые отмечают летчики, являются следствием не новой интеграции явлений, феноменов, а дезинтеграцией тормозно-возбуждающих отношений между сознанием и подсознанием. Идет прорыв в сознании ранее пережитых, но подавленных чувств, эмоций, смыслов, обид, тревог, страхов, которые потом лишь проявляются в самых причудливых формах психологического отражения и искажения реальной действительности. Это, так сказать, физиологическая проекция на реакцию человека в необычной среде. Однако далеко не все можно объяснить «с позиции физиологии» мозга. Психика человека, особенно в небе, не удовлетворяется рефлексивным сознанием. Мощное информационно-энергетическое поле Вселенной, ее пространство и время, которые для летчика являются смысловым информационным источником и оценкой достижения результата пилотирования, безусловно, воздействуют на чувственную сферу, на духовные слои сознания, генерирующие высшее эстетическое наслаждение. И дело не только в наслаждении, но и в пребывании в том необычном состоянии, которое можно назвать гармонией с космосом в его разумной ипостаси. Пытаясь с разных сторон подойти к миру необычных ощущений, как с психофизиологических, так и социокультурных позиций, мы с писателем А. Маркушей спросили летчиков: «Что же их тянет в небо? Чем же “заговаривает” их небо?» Надеюсь, что их ответы покорают и читателей.

«Стремление соприкоснуться с чудом» (В.И. Андреев).

«Небо зовет! Летческое братство. Страсть по небу, проявляющаяся в особом настрое Души, постоянной нацеленности. Полеты вытесняли из меня все мелкое, делая меня нравственнее, чище и богаче. Я даже ощущаю музыку полета» (А.К. Сульянов).

«О самом сокровенном, о смысле личной жизни говорить не принято и трудно. Но что поделать, когда каждый полет был вдохновенной работой. Полет не повторяется, он всегда новый, полет — это творчество, иногда восходящее до художественности. Посмотрите аэрошоу — это музыка, это живопись, это большая культура! А полярные сияния, каков масштаб! Ты физически ощущаешь себя в Пространстве Вселенной. А при цветном полярном сиянии вспоминался Скрябин. Чувство единства с небом возникает только в полете» (военный летчик 1-го класса К. Сеньков).

«Состояние жажды и любви к полету. Там в небе **живу** нормальной полноценной жизнью, а именно: свободой души, жадной полета, вот именно жадной(!), познания нового, а главное — творчество, неиссякаемое творчество» (Н. Григорьев).

«Потребность самоутвердиться в работе необходима каждому человеку. Моя работа — летать, и я летаю» (Герой Советского Союза, заслуженный штурман СССР Л. Попов).

«Очень трудный вопрос, пожалуй, возможность **жить в другом измерении**» (В.М. Горбунов).

«Движение в пространстве, **зависимость только от себя**» (В.Е. Овчаров).

«Стремление к новизне, к постижению неизведанного, сама **острота** этого постижения. Неосознанное, вечно приходящее самоутверждение» (Э. Князев).

«Постоянное чувство летанья, даже в свои 56 лет летаю и воспринимаю летную работу как подарок судьбы и благодарю ей» (Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР В.В. Мигунов).

«Полет приносит новые ощущения, физические и зрительные, **которые нельзя получить на земле**. Он заставляет собраться и реализовать все то, чем Бог тебя наградил, а это вызывает ощущение **востребованности**» (Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель А. Синицин).

«Это как наркотик. Уже складывается особый образ мыслей, все подчинено одному — полетам. Это свой особый мир, в который очень трудно попасть, но, попав, из него уже не уходят, он остается с тобой навсегда» (П.И. Рыжов, 72 года).

Это необъяснимо,
только я твердо знаю:
жизнь пролетает мимо,
если я не летаю.

(Летчик 1-го класса А. Водостаев)

«В небо тянуло вовсе не желание испытать острые ощущения, что-то большее! Что? Трудно сказать» (летчик-испытатель, абсолютная чемпионка мира по высшему пилотажу Г.Г. Корчуганова).

«Звала особая страсть, жажда, любовь к полетам преследовала и днем, и ночью» (П.И. Рыжов).

«Тянула в небо жажда полета, желание самоутвердиться, страсть летания» (В.К. Смирнов).

«“Летал” в своих мечтах и снах. Что интересно, полет, каким я его представлял в мечтах, оказался очень похож на реальный» (М.Б. Молчанюк).

«Возвышенное состояние души» (А.С. Дитятьев).

«Да, просто я ничего больше в жизни не умел» (летчик-испытатель 1-го класса В.И. Павлов).

Ну что поделать, я не знаю,
Мне нравится, как я летаю!
В мечтах и снах, и наяву —
Мне нравится — и я летаю,
Мне нравится — и я живу!

(Космонавт-исследователь С.В. Кричевский)

Вчитываясь и вслушиваясь в ответы, нельзя не почувствовать удивительное единение поля гармонии, самоорганизации второго «Я» с космогоническим сущим, как явлением упорядоченности разумности в Небе, на Земле и в Человеке. Такое внутреннее единение «небожителей» в их чувственно-разумной сфере с сохранением индивидуальности заставляет искать наличия особого космического сознания в его внутренней целостности. Нельзя не отметить, что ответы дают ощущение, своего рода не косвенного, а соборного согласия в понимании добра, тем самым укрепляя духовные и нравственные традиции. Полагаю, что летчики имеют общий духовный предмет — любовь к полету и небу, это и объединяет их. У меня нет потребности в теоретизировании на божественные темы как у околосоцерковного интеллигента, ибо я религию познаю через знание, а это слишком поверхностно. И все же проблема единения человека с небом — это проблема культуры взаимопонимания не столько на речевом

уровне, сколько на энергетическом. Это новая область для психологии. Особенно важно познать, на каком уровне — информационном, энергетическом, духовном, электромагнитном — происходит влияние человека на Вселенную? Только познав это, можно хоть в мечтах приблизиться к равновесному состоянию «биосферы» и психосферы (А. Чижевский). Может, неотвратимая страсть летчика к полету в небе и есть медоносный Путь к Добру. Может, в этом есть знак того, что духовная деформация летчика неотвратимо приведет к беде.

Проникновение в духовный слой сознания летчиков позволило рассчитывать на познание духовности профессионалов. В данном случае это выразилось в любовном вопросе: «Верите, что дух поддерживал Ваши крылья? Что послужило толчком к формированию такого убеждения?» Душу летчиков этот вопрос явно обескураживал.

«Дух, по-видимому, находится во мне. Убеждение не сформировано, но вопрос побуждает к размышлениям» (В.И. Андреев).

«Для ответа я слишком приблизительно понимаю значение термина “дух”» (А.М. Маркуша).

«Мои крылья поддерживает подъемная сила. А что такое дух, который с большой буквы?» (М.Л. Галлай).

«Не думал об этом, больше надеялся на себя. Хотя... кто его знает, может, кто-то и спасал меня и не единожды. Как бы там ни было, а летная судьба была ко мне благосклонна» (Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель А. Бежевец).

«Я верю в судьбу, в Высший Разум, более совершенный, чем сам человек. Такое мое убеждение сформировалось в зрелом возрасте (50 лет). В молодости об этом не думал» (В.И. Цуварев).

«Не знаю. Для меня дух — это как-то не совсем понятно, скорее любовь и вера в себя и друзей» (военный летчик 1-го класса А.В. Терещенко).

«Не знаю, что понимать под духом» (Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель С.А. Микоян).

«Верю, что, кроме меня самого, мои крылья никто не будет поддерживать, все надо решать без упования на дух. А поможет..., тогда и слава Богу» (В.М. Горбунов).

«Да, Господь меня милует, или, другими словами, мне везет. Больше говорить не буду, боюсь сглаза» (В.В. Астахов).

«Думаю, что да. Но не некий абстрактный “Дух святой”, а духовность в смысле высокой ответственности перед людьми и обществом, приподнятость духа выше нормативного в обществе благодетства» (В.Е. Овчаров).

«Не могу утверждать о божественном духе, но дух полета поддерживает меня постоянно до сих пор» (В.В. Мигунов).

«Я думаю, что только человек в состоянии себя поддерживать» (П.И. Рыжов).

«Да, верю. Но это был мой дух. Верю в себя, в свою голову. Верю в добро и верю в предательство — видел все» (А. Водостав).

«Верю, что дух поддерживал меня в жизни, потому что без этого невозможно ни летать, ни просто жить» (Г.Г. Корчуганова).

«Конечно, верю! Трудно решиться на риск, если не веришь, как минимум, в свою звезду и свой путь, а как максимум — в свое бессмертие. Эта вера присутствовала с самого начала как нечто неосознанное, с годами укреплялась за счет того, что все-таки здорово везло» (М.Б. Молчанюк).

«Как тут не поверить, что дух со мной, если пока за 24 года летной работы ничего серьезного не было» (В.И. Павлов).

«Не знаю, кто меня поддерживал, но при всем обилии отказов в воздухе мне пока везло в благополучном исходе» (военный летчик-испытатель 1 класса Сычев).

«Несомненно, это имеет место. Капелька моей жизни в этом мироздании поддерживается извне. Я не активный верующий.

Бог не дал мне научиться этому. Но с возрастом больше задумываюсь над бесконечностью, о Времени без начала и конца, об этой вечности Творца, Дух поддерживает мои крылья. И я впервые говорю это вслух, что-то все-таки есть в этом...» (Ю.П. Шеффер).

«Как не верить, если я, начав летать в 15 лет, был дважды списан с летной работы и опять в свои 54 летаю. Это убеждение пришло недавно. Кто-то свыше верит мне и помогает в жизни» (Валерий Селиванов).

«Я благодарен Всевышнему, что ОН указал мне дорогу и хранит, пока я иду по ней» (Л. Попов).

«Да, я верю, что дух и вера в полеты поддерживают мои крылья. Вера в дух помогает идти по жизни, какая бы она ни была. Мне кажется, это и есть часть человеческого счастья, когда знаешь смысл жизни — жить для других. Жить на благо общества, а не для себя» (Н. Григорьев).

«Верю. Господь спасал меня не раз! В двух случаях это было явно, просто ощущение зримости — Ангел-хранитель брал меня за шиворот, когда жить оставалось секунды» (член сборной страны по высшему пилотажу, рекордсмен СССР Г.И. Катышев).

«Дух был с первого до заключительного полета — 17-тысячной посадки» (Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР Ю.А. Антипов).

Попытаюсь сделать определенные обобщения по результатам ответов.

Прежде всего, понятие и содержание «духа» все-таки относится к классу мировоззренческих, а не психологических проблем. Для поколений советского периода понятие «Дух» ассоциируется с Богом, с религиозным мироощущением. Это сказалось при ответах на вопросы. Однако есть в ответах то, что и ожидали получить. Прежде всего, с духом, пусть в иносказательной форме, связывали психологическую защиту от состояния ожидания гибели. Это означает, что состояние тревоги, подспудного страха включено в рефлексивное сознание, **являясь угрозой истощения психики**. Поэтому духовный слой сознания удерживает «в подвалах» подсознания видовые защитные реакции и инстинкты самосохранения,

предчувствий, навязчивых состояний, суеверий, фиксированных фобий и пр. Поэтому, если дух «приземлить», то его можно представить как психическое состояние, формирующее резерв выносливости в опасной профессии. Но это лишь его частная функция. Дух как составляющая сознания многомерен, особенно интересна его информационно-энергетическая составляющая: он опережает угрозу, мобилизует волевые импульсы в сочетании с разумными действиями. Правомочно предположить, что дух служит информационным механизмом интуиции, инсайта. Более того, дух в полете — особое состояние сознания, когда происходит смысловая переработка энергии в пространстве и времени. В этом случае гипотетически можно представить, что дух выступает как информационный канал разумности Космоса. Не менее интересна роль духа как одухотворяющего начала веры в бессмертие с мирской позиции: «удача», «везение», «судьба» и т.д. Мы не знаем, что такое дух, но если человек все же материализует дух в виде ощущения силы, добра, бодрости, возвышения своего «Я», нравственных побуждений, стало быть, он представлен как психическое состояние, как свойство сознания, как информация и как энергия. По крайней мере, это вытекает из ответов, т.е. из опыта жизни, где дух выступал самой что ни на есть престижной и желанной ценностью в профессиональной деятельности.

Пока мы не можем установить законы перехода духа из одного качественного состояния в другое. И самое сложное — это его трансцендентное происхождение. Человек, судя по его самоанализу, не в состоянии управлять появлением и действием духа. Он не просто приходит, а «знает», когда появится, и в каком психофизическом виде. Это пока загадка. И, наконец, последнее. Дух и следующее за ним состояние одухотворенности, по моему убеждению, является архетип культуры. Духовность всегда проявляется как понимание, как общение «внутренних Я», как соучастие в душевных волнениях любой эмоциональной природы. Духовность — основа честности, открытости, альтруистичности, ее социальность превагирует над эгоцентричностью. Духовность как культура дает развиваться индивидуальности в духовности другой индивидуальности. Дух, согласно моей гипотезе, представляет смысл жизни, энергетический заряд которого распределяется, исходя из конкретной ситуации. В духе опыт и разум. Благодаря этому **человек в мире не одинок, не брошен, не колюч!** В заключение приведу пример духовного восприятия красоты еще одним человеком летающим.

«Вы спрашиваете меня, повлияло ли общение с Небом и Землей оттуда на развитие чувства прекрасного, красоты и гармонии?»

Что касается эстетики, то мне кажется, чувство прекрасного в человеке рождает Земля и Свет и, если вы общаетесь с ними и можете наблюдать их в разных состояниях, это не может не найти отклика в душе, и чем разнообразнее это общение, тем богаче и тоньше восприятие красоты.

Полет дает новые, совершенно неожиданные ракурсы смены тени и света, игры красок на земле и в небе: где еще вы можете увидеть такой зеленый луч, который упреждает восход солнца или, выполняя виражи, полюбоваться радугой красок горизонта, когда солнышко уже скрылось за ним? Где еще, как не в полете ночью, такие близкие и яркие звезды — протяни руку и потрогаешь? Где еще можно поиграть с облаком, проткнув его крылом, и ощутить мощь зарождающейся грозы? Как прекрасно уйти из серой моросящей мглы и, проткнув многокилометровую толщу облаков, увидеть голубое небо. А как меняется земля, когда вы смотрите на нее сверху — она нестатична, она дышит и живет сменой красок, поворотом реки, пеной морской волны или заснеженными вершинами, огнями городов и светлячками деревень, иногда, прикрывшись вуалью льющегося дождика или загородившись неправдоподобно огромными хлопьями снега, косо несущимися на тебя в свете посадочных фар. Все это впитываешь в себя и хочешь ощутить снова и снова, и, наверное, не только ощущение хорошо выполненной работы поднимает настроение после полета, но и тот заряд прекрасного (пусть даже ты не мог на этом сосредоточиться), который ты получил» (А. Синицин).

Я думаю, каждый благожелательно относящийся к людям воздуха человек, прочтя все это, поймет, какую опасность авиации несет приземленность. Дело ведь не в особых претензиях или возвеличивании летчиков, просто надо знать, что чувствуют эти люди в воздухе. Их нельзя совращать соблазнами наживы, криминалом, ибо, если эти волевые натуры присвоят себе право криминальных извозчиков и в этом увидят особый знак свободы и риска, общество потерпит огромные убытки. Флибустьеров, пиратов, авантюристов, игроков и просто жуликов хватает вне авиации. Читатель убедился, что души летчиков отданы небу, не стоит впадать в грех, не стоит их приватизировать, тем более за фальшивый ваучер. Но это всего лишь милая нравственная проповедь, а речь ведь идет о решении социально-психологической проблемы — **ответственности за безопасность пассажира, экипажа, страны.**

Конечно, в книге или книгой ее не решишь. И вместе с тем попробуем хотя бы в одной области, в области человеческих факторов разобраться с причинами не столько высокой, сколько вопиюще безответственной аварийности в авиации. Понять, куда делись личности в авиации, кто же прокусил, искусил души, сделал их дряблыми и зависимыми. Ведь без души нет жизни. Как говорил Зубр: «Душа есть то, что отличает тело от трупа». Что же происходит с нами? Когда-то в часы военного лихолетья духовный клич «За нами Москва» был услышан. А сегодня за нами целая Россия... Кто услышит? Да слышащий услышит. Как говорить будем? Попробуем в следующих параграфах заговорить языком фактов и нелицеприятной правды.

Литература

Кричевский С.В. Земнокрылая душа. М., 1996.

Решетников В.В. Что было, то было. М., 1996.

«Еще видел я под солнцем место суда, а там
беззаконие, место правды, а там неправда».

(Екклесиаст. Пирит. 6.10; 24.33)

Сага о добре и зле в стране Авиация

Все профессии имеют свой образ, символизирующий святость труда. Профессии первоначально создают развитые личности и формируют родственные души. Лик профессии организует единое духовное пространство, отличительные признаки профессий не только в продукте труда, но и в самой человеческой материи. В данном случае речь идет о философии смысла и о предназначении профессии авиатора, о той специфике, которая определяет сущность дела человеческого. Прежде всего, в авиации и у авиаторов представлено некое единство противоположностей, начиная от появления замысла по построению летательного аппарата. В голове генерального конструктора вызревает как смутный образ что-то летающее: чуть-чуть мистическое, обязательно живое, со своим характером, своей эстетикой и этикой. Затем воображаемый образ носится в Пространстве и Времени, которые как явления границ не имеют, и только лишь затем осуществляется входение летающего образа в реальную действительность. Объект для летания построен. А дальше опять нераскрытая тайна. Необычность,

вольность, свобода, красота и мощь аппарата, которые создавали условия для мысли творца, каким-то непонятным способом передаются человеку, сажающему в самолет. В этой символической непрерывности созидания рождается культура авиационной профессии: интеллектуальная вершина мысли, сосредоточенность, упорядочение знаний, аккуратность, коллективная талантливость, интимные религиозность и почитание, проводимые через веру, надежду, любовь. Появляется особая ритуальность веры в удачу, выраженная через символические знаки и поддерживающая дух. Недавно генеральный конструктор М.П. Симонов, говоря о самом престижном самолете фирмы Су-37, смущенно сказал: «Не знаю, как объяснить, мистика какая-то, проект сам развивается».

Что касается человека летающего, то здесь все **индивидуально** и многомерно. Он одновременно строг к себе **и добр к другим**, исполнитель **и творец**, организован **и раскрепощен**, зажат регламентом, **но свободен в выборе**, осторожен. Смел, рискован, одновременно хитер, агрессивен и мягок, грешен и безгрешен, верующий атеист и т.д. Это все, как говорят философы, особенное, но есть и общее.

Общее: в присвоении летчиком всех духовных ценностей, созданных предыдущими поколениями авиаторов, в слиянии его души с «душой» самолета для совершения полета в пространстве, в котором с огромной скоростью несутся разумность и смысл.

Экипаж приобретает в полете часть энергии «не от мира сего», преобразуемую в вольную доброжелательность, которая разливается на других. И если эта гармония нарушается злом, независимо как проявляемым: небрежностью, нечистоплотностью, трусостью, ложью — жди беды. Хотел бы заметить, что зло, как правило, конкретно. Зло давно бы искоренили, да вот беда — оно ведь часть сущего в современном человеке. Поэтому тенденция все свалить на обстоятельства бесперспективна. Отсюда возникает потребность в духовном воспитании человека опасной профессии, в его откровении и ответственности. Без осознания смысла греха как поступка во зле невозможен путь к праведности.

Своим словом хочу обратить внимание читателя **как потенциально пассажира**, что авиация, как и любая профессия, имеет свои плюсы и минусы, только минусы авиации иногда отнимают жизнь. Минимизировать эти минусы — дело общее. А чтобы это общее было реализуемо, человек, имея дело с авиацией, обязан чуточку быть посвящен в ее мир. Это и будет нравственным соучастием в создании единого поля, силовые линии которого формируют гармонию восприятия мира вне земли, где все во власти доверия и веры в благополучный полет.

В конце XX в. в России всех постигла участь больших соблазнов. Большинство этих соблазнов противоположны духу и букве авиации. Это

вынуждает рассказать обществу для предупреждения, что **Авиация — это не извоз**, и будет крайне неразумно вгонять ее в психологический штопор. **У коммерциализации должно быть свое место. Ей не стоит претендовать на роль торговцев силой тяготения Земли и живым Временем.** Общественное сознание должно узреть, что коммерциализация не в праве приватизировать души летающих братьев и выступать в качестве разрушителя уже построенного. В связи со сказанным попробую изложить позицию так, чтобы она дала возможность душевно воспринять мысль — **самолеты случайно не падают.** В интересах пассажиров и живущих на поверхности Земли людей попробую более обстоятельно раскрыть психологию души Авиации, летчика и самолета с целью оттенить опасность, которая притягивает к земле самолеты не в месте назначения. Есть зло, с которым летающие сами справятся, но есть зло, с которым можно справиться лишь сообща, объединившись сердцами. Ведь известно, что вера берет истоки в сердцах, а не в извилинах.

На исходе XX век — век авиации.

Авиация, космос, атом не дали Российскому Отечеству прослыть царством тьмы и варварства. Авиация социально вписалась в русский пассионарный менталитет добра. Авиация придает созидательный импульс понятию независимости, **она дает возможность укрепляться порядочности и праву в огромном профессиональном пространстве.** Эта профессия мирно и спокойно проявляет в человеке Божье предостережение: «Не обмани, ибо обманут будешь сам». Религиозность сознания и Авиация имеют единые корни, так как повышают ответственность за данную тебе жизнь. Это мистическое дыхание авиации тонко выразил летчик-испытатель Виталий Селиванов:

«Авиация не терпит злости и суеты. Хрупкость жизни в полете заставляет понять и уважать ее смысл».

Авиация, по определению, не может быть в обслуге, ибо **ее главное профессиональное предназначение — творить добро живущим на Земле, дерзая в «неземной среде»**, взяв ответственность за жизнь на себя. Ответственность — это сущностное свойство авиации, развивающее человеческую индивидуальность, наполняющее ее творческой потенцией, по-роденовски, с откалыванием всего ненужного в человеке, создающее дух личности.

«Познав невидимые на земле грани красоты природы, осознав свободу как ответственность перед собой, стал постоянно стремиться к духовному развитию» (летчик 1-го класса А.С. Дитятьев).

Народоволец и ученый Н.А. Морозов, просидев 25 лет в одиночной камере Шлиссельбургской крепости, не терял мечты об авиации. Когда вышел из тюрьмы, захотелось ему поступить в аэроклуб, но он засомневался, поскольку тот назывался — «императорский»: «Однако после некоторого раздумья я пришел к выводу, что “люди воздуха” по самой своей натуре не способны пресмыкаться, и я могу, не стыдясь, быть в их среде под каким угодно именем» (Королев, Рудник, 1971, с. 115).

А спустя более 100 лет летчик Военно-воздушных сил России философски выражает мысль:

«Авиация — моя честь и достоинство перед самим собой. Она развивает нравственность и **обостряет способность различать добро и зло**. В полете отчетливее видно, кто ты, кто он и кто чего стоит. Особенно это проявляется при взятии на себя ответственности» (летчик 1-го класса, подполковник Н. Григорьев).

Достоинство и гордость, чувство новизны, стремление к самосовершенствованию, потребность взять высокую планку диктуется не только практикой или характером технического прогресса. В том-то и смысл Авиации, что она есть нерв живых душ и даже умудряется самолет сделать живым. В авиационной психологии есть такое научное понятие «чувство самолета» — это особая способность преобразовывать сигналы от управляемого самолета в координированные движения. Один из выдающихся ученых в области авиакосмической психологии З. Гератеволь считал летное чувство первичной формой духа. Об этом же пишут и летчики.

«Полет — это всегда стимул к самосовершенствованию, прежде всего, **нравственного**, ибо развивает духовное восприятие Неба **как живого**» (Герой России Л.С. Попов).

«Авиация развивала чувство собственного достоинства, независимость, чувство товарищества, спаянного единой целью, но **с индивидуальным стилем его достижения**» (Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, генерал С.А. Микоян).

«Авиация подогревает желание дотянуться до самой высокой планки, достичь состояния сбалансированности между **духовными потребностями** и внешними жизненными ощущениями» (Герой России, заслуженный летчик-испытатель СССР В.М. Горбунов).

Я привожу все эти свидетельства не для возвеличивания Aviации как идола. **Предстоит понять, как и почему порвалась эта духовная нить, как нас довели или мы сами дошли до унижайшего духовного оскудения, когда за наживу готовы не к риску, не к проявлению смелости, а к преступлению — убийству себя и пассажиров, падая вдобавок еще и на ни в чем неповинных людей.** Утрата профессионализма началась не столько с ослабления навыков пилотирования, сколько с распада личности авиатора. Думаю в этом немалую роль сыграло отношение «общества—пассажира» к авиации как к транспорту. Русские — мужественный и скромный народ, но что ни говори, а героев любит. Он их создает и в них верит, ибо летчик для него **свой, родной человек.** В этой связи я полностью солидарен с мнением авторитетного писателя, летчика-испытателя А.М. Маркуши.

«...У нас нет национальных Героев нашего времени, сегодняшних Чкаловых, Громовых, Гризодубовых, Коккинаки, Покрышкиных. На кого равняться, кому завидовать? Какие идиоты «отыменовали» улицу Чкалова в Земляной Вал?»

Под воздействием общей атмосферы, в которой кислород сменили на деньги, наступает затмение сознания. Только этим можно объяснить такие происшествия, когда экипаж экономит на керосине и погибает, не долетев до аэродрома. Экипаж сам установил более высокую цену керосину, добавив в нее цену собственной крови. Это совершенно новое социальное явление, порожденное извращением **ценности бытия.** Печально, но факт — это не частный случай, так как материальные соблазны деформируют общее духовное поле. Жаль, что в свое время, да и сейчас не оценили провидческий смысл слов С. Есенина, когда он сокрушался:

«Стыдно мне, что я в Бога верил, горько мне, что не верю теперь!»

Действительно, будь мы немного просвещеннее, учтивее и благожелательнее к Писаниям, то, возможно, не стали бы столь ретивыми «менялами» душ на соблазны. Мы все учимся на собственном опыте, но перестали учиться жизни у мудрых. Думаю, не повредило бы проникнуться всежизненным смыслом-притчей:

«Не предавайся греху, и не будь безумен: зачем тебе умирать не в свое время» (Екклесиаст).

Грех не бывает частным. За него в ответе все, ибо на всех падает позорение, в том числе и на тех, кто, погибая, сам спасал других. Кто был

в Иркутске на месте катастрофы Антея, не мог не почувствовать, как экипаж «мостился» на крошечную пустую площадку, отворачивая от препятствий. В этой связи полезно, хотя и неприятно вспомнить декабрьский (1997) «самолетопад».

Мы уже пережили мистический страх, взвинченный поврежденным сознанием граждан в результате декабрьского (1997) «вала» катастроф. Люди не могут легко и просто избавиться от виденного по телевизору зловещего символа в виде огромного хвостового оперения самолета около разрушенного иркутского жилого дома. А дальше — больше: размятый санитарный вертолет под брюхом военно-транспортного самолета, обломки от уткнувшегося в гору самолета украинских авиалиний, гора трупов от упавшего таджикского Ту-154, не менее страшное зрелище от расчлененных останков пассажиров при показе еще пары «ненаших» катастроф. Естественно, самочувствие потенциальных пассажиров становится сумеречным, в то время как сознание персон, ответственных за безопасность человеческих жизней в полете, занято поиском приличествующих случаю объяснительных причин. Акционеры, приватизаторы, главкомы, министры суеются в кадре, шлют соболезнования вкупе с гуманитарной помощью, которая, кстати, не всегда доходит до пострадавших. Летный состав чувствует, откуда дует смертоносный ветер, но свои переживания, а тем более голос, «обесточили» надгробным молчанием. Безусловно, каждое летное происшествие сопровождается стечением трагических обстоятельств, имеет только ему присущие конкретные непосредственные причины, **обусловивших невозможность для экипажа реализовать свой профессионализм.** Вместе с тем существуют и **ГЛАВНЫЕ ПРИЧИНЫ**, которые раскрывают то общее, что может стать конкретным для следующего трагического события. Летное происшествие также многомерно, многослойно, как и сама авиация. Авиация — это не только техника, не только транспорт или оружие, не только экономика или оборона. Это духовное пространство, заполненное созидательной любовью к жизни в другом измерении. Что же это за другое измерение? Откуда эта завышенная претензия? Вопросы закономерны, и я в силу своих возможностей и пристрастий буду научно и исповедально на них отвечать. Полемики не будет. Бессмысленно спорить с теми, **кто в авиации видит извоз.** Если к самолету подходить как к телеге, а к летчику как к извозчику, то тогда позволительно возопить: когда же спросят с тех, по чьей криминальной воле растут братские могилы под «телегой с пропеллером»? Лыдинки на топливных фильтрах, отсутствие в нужном месте нужного радара, наличие в составе экипажа «волонтера», «чесоточный» самолет, уставший от недобросовестного обслуживающего персонала и перегрузов недобросовестными коммерсантами — лишь следствие вспышек аварийности. Явление аварийности — в забвении Совести и ответ-

ственности проектировщиков нового порядка в Авиации. Летчики-испытатели, обвалявшись в вынужденном бизнесе, в сердцах проговариваются: «Чего же остается ждать от сегодняшнего целенаправленного разрушения халифами на час под лживыми знаменами коммерции — только мертвых деревьев, да дикого поля» (Попов, 1995, с. 217). Но Летчику незачем профессионально выполнять любой полет, в том числе и коммерческий. Летчику непозволительно и грешно иметь звание «заслуженный летчик-коммерсант 1-го класса».

Приведенные рассуждения опираются на официальную статистику аварийности в чартерных рейсах, в так называемых полетах в дальнее зарубежье.

«В 1996 г. 40% катастроф российских самолетов произошло за рубежом. Причины: незнание схем полета. Экипаж во главу угла ставит получение денежного вознаграждения, а не обеспечение безопасности полета, нарушение правил загрузки и центровки воздушных судов (9% всех А.П.)» (Теймуразов, 1997, с. 24). Вместе с тем полет человека, кроме прозы труда, — это духовная планида микрокосмоса человека, чье предназначение в познании высших чувств: *свободы*, общения с вечностью и с высшим разумом вселенского сознания.

«Авиация дала мне всеразгорающуюся любовь к полету, **к людям, несущим добро**. Она мне дала возвышенную цель летать» (Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель В.В. Мигунов).

«Полет научил нравственно очищаться, ценить благородство, **становиться добрее**. Всегда, когда с высоты полета смотрел на землю, думал: внизу живут хорошие люди» (командир дивизии стратегических бомбардировщиков, полковник Валерий Селиванов).

Полет человека исходит из глубоких религиозных, нравственных побуждений, закрепленных в памяти и в подсознании тысяч поколений, это **ВЕЛИКАЯ ЦЕЛЬ: Не в небо подняться, а приблизить Небо к человеку на Земле. Зачем? Чтобы уменьшить зло, рождаемое соблазнами.** Все земные соблазны, как и материальные вожеления, включены в силу земного притяжения, **вектор которого направлен на приземленность Высшего начала в человеке.** Противостояние соблазну-злу может осуществить только добро, преодолев силу притяжения греха. Необходима другая сила с духовным вектором, устремленным к небу, которая поможет раскрыться сущностным силам свободного «Я».

Авиации и космонавтике предназначено **издревле** создать пласт знаний и биоэнергетики для нового прорыва человечества к духу как вселенскому бытию. Но для этого необходимо осознание Повеления свыше о снятии с нас видového знака твари, привязанности к земному, к вечной и незыблемой несправедливости, примата зла над добром.

Одной из ценных составляющих духовного мира человека летающего является его свойство быть социальным индикатором накопления зла в общественном сознании, более того, индикатором начала демонизации самих ценностных ориентиров в обществе. Известно, что в человеке больше все же добра и сердечности. Но это лишь потенциальная энергия. Чтобы она проявилась в достаточном объеме и нужном направлении, **требуется наличие особого миропонимания таких феноменов, как святое, идеал, вера, честь.** Циничное неверие в ценность добра как предназначения создает реальные предпосылки к безнравственным поступкам. Конкретно проявляемый цинизм в достижении цели любыми средствами приводит к «разнуздыванию» зла, более того, зло само по себе становится **моральной нормой.** С этого момента, если это касается летчика, он утрачивает смысл святости своей миссии в полете, т.е. **ответственности.** Я хочу, чтобы читатель-пассажир и любой живущий на Земле почувствовал не только теорию этого вопроса, но и самую что ни на есть практику. Летчик, приняв установку, что в мире торжествует зло, что преодолеть его он не в силах, формирует психологическую защиту против своей совести. **Для этого есть один прием: обесценить человека и его жизнь.** За сим неукоснительно последует исчезновение из системы ценностей любых святынь, что на обыденном языке называется бессердечностью. Вот почему дух «господ», которые формируют социальную атмосферу, в которой добро не в почете, совесть — лишь мешающая чувственность, ценность — это воля к власти, корыстолюбие, цинизм, люди — стадо, превращается в социальную угрозу безопасности жизни человека в полете. Подобная угроза будет разрастаться по мере того, как дух подобных работодателей все больше и больше будет становиться руководящим принципом. В сентябре 1996 г. на сборах с руководящим летным составом АО «Аэрофлот—Международные авиалинии» маршал авиации Е.И. Шапошников сформулировал этические нормы безопасности полета. «Способны ли мы устоять **от соблазнов** (выделено мной.— В.П.), которые сулят нам рыночные отношения **в ущерб нашему основному делу?** Мы должны ожидать появления тенденций траты своей энергии, опыта, знаний на коммерческие дела в ущерб летному делу и безопасности полета. И если мы осознаем эти особенности, то должны цивилизованно **идти им навстречу.** И только так мы сможем им противостоять, пока они еще не набрали большого **разрушительного потенциала.** Это проро-

ческие слова, вложить бы их в законодательные документы для всех авиационных сообществ^{*}. Разрушительный потенциал коммерциализации наберет силу, если не будут учтены этические нормы безопасности человеческой жизни в полете, т.е. меры предотвращения зла. Этим самым я хочу особо подчеркнуть, **что явления добра и зла не архаичные понятия религиозной философии, а материальная сила, формирующая мысль, чувства и волю индивида, приближая его или к богочеловеку, или к твари «с человеческим лицом».** Для летчика не существует безнадежной позиции в отстаивании добра, так как во зле он обречен на гибель. Это — не мистика, это — один из психологических **законов опасной профессии.** Дело лишь во времени.

Читатель сможет убедиться, что за этими метафизическими мыслями кое-что стоит. Именно «люди воздуха», умудренные жизненным опытом, многое открыли для себя в небе, того, что им и в голову не могло прийти в суетной земной жизни. Именно в состоянии душевной раскрепощенности, совершенно необычного движения в Пространстве и Времени, во власти красоты и гармонии Природы внезапно пробуждались духовные слои, удивляющие произвольно возникшими благими чувствами. «Когда в плохую погоду вырвешься вверх к ясному зениту, кажется, что вместе с улетевшей вниз серой плесенью, покрытой белоснежным покрывалом, с тебя самого слетает вся душевная плесень» (Гарнаев, Ахромеев, 1995). В этом ключе на вопрос «поддерживает ли дух ваши крылья?» заслуженный летчик-испытатель СССР А. Синицын высказывает глубочайшую мысль:

«Уверен, что великое призвание есть работа духа. Дух высший, по моему разумению, есть единение всех душ, **живущих в нас.** Быть может, это Меганполис духа поддерживает нас, подсказывает верные решения, которые иногда неосознанно переходят в моторику действия за какие-нибудь доли секунды, решая возникшую проблему».

Метафизический смысл этой мысли только лишь подтверждает трансцендентность сознания летчика. Эти мысли упрятавались в тайники памяти. Но у человека есть особая субстанция — подсознание, где все вытесненное из сознания приобретает качество колокольчика совести, иногда свойство устрашающего кнута и просто страха. Удивительным

* С 1991 по 1997 г. было образовано более 500 авиакомпаний. В результате лицензирования и сертификации более 200 прекратили свое существование.

способом мгновения открывающегося в полете на уровне подсознания складываются в осознанное чувство, что в небе надо быть духовно чистым без груза земной суеты, быть особо устойчивым к соблазну страстей раскрепощенной воли, жажде запредельной свободы летанья. Мои наблюдения и исследования динамики свойств личности в полете показали, что именно «грешные ангелы» чаще других поднимают зло в небо и дают волю соблазнам, ведущим к гибели. Опыт исследований причин, побуждающих нарушать летные законы, показал, что они исходят из отрицательных свойств личности, как то: эгоцентризм, тщеславие, зависть, корысть, гордыня, излишняя самодостаточность, агрессивность, злобность, тупая самонадеянность, ущемленность, аморальность, цинизм. В авиации зло — это гравитация **земных** соблазнов. Полеты во сне и наяву открыли авиаторам, наиболее чувствительным к «тонкому миру», одну из Истин: **высший смысл земной жизни не откроется без подключения разума Вселенной**. Наша дорога — к кладбищу, а путь — к звездам. В этом жизненном постулате и есть ЖИЗНЬ в высшем ее понимании. Смерть ведь тоже надо заслужить. Смерть — это память, это матрица праведности.

Все это вполне созвучно мысли французского летчика Сент-Экзюпери:

«То, что придает смысл жизни, придает и смысл смерти».

Советский летчик-испытатель Ю.П. Шеффер заметил:

«Грандиозные по объему картины звездного неба, сполохи полярного сияния подчас порождают в душе ощущения причастности к вечности. Но эти ощущения летчики редко облекают в словесную форму. Это остается внутри, в душе».

«Без вечного существования наше существование абсолютно бессмысленно» (Тимофеев-Ресовский, 1995, с. 332).

Подобные мысли возникали с того момента, как 21 ноября 1783 г. человек физически поднялся ввысь на воздушном шаре Монгольфье, и спустя 120 лет, когда всего на 12 секунд О. Райт оторвал от земли аппарат тяжелее воздуха, и потом через семь лет, когда человек с любопытством взирал на землю с высоты 3000 м. Величайший из авиаконструкторов XX века И.И. Сикорский в конце своей жизни создал прекрасное эссе о сути религиозных молитв и заповедей Иисуса Христа (Катышев, 1998, с. 40–56). Вся история создания, развития, совершенствования авиации — это история не только техники, но и величия ума человека, его по-

знавательной одержимости. Авиация как творческая планида создавала Пространство духа человека на планете Земля. Авиация, а затем космонавтика завораживала всех. Это был прорыв через земную суету к святому, чистому, более блаженному. Авиация рождала нравственность как мать детей — для утверждения жизни на земле.

«Все, что у меня есть хорошего, порядочного, человеческого, дала мне авиация. Научила ценить душевность в отношениях, прощать ошибки, радоваться успеху других, сопереживать горе. **Ответственность сделалась и чертой характера**» (Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР А.С. Бежевец).

Более 90 лет развивалась область труда, где удивительным образом в каком-то непонятном, но святом порыве объединялись неживой материал летательного аппарата и одухотворенность его создателей. Эта одухотворенность передавалась эксплуатантам авиационной техники и, конечно, летчикам. Какое-то мистическое знамение: посыл в небо, в космос, к вселенскому разуму должен быть святым по замыслу, наполненным любовью, тем более что **в благородном полете** отпускаются грехи тем, кто имел к ним отношение. В этом можно убедиться, если снять крупным планом восторженные глаза тех, кто с крыш ангаров следит за первым (с 1903 г. и по сей день) полетом только что построенного самолета. В этот миг возникает прозрение: это же **рожденный** не для Земли, а для Неба, т.е. для общения с духом. Общаться будет тот, кому дано природой стать небожителем, а через него передается что-то и создателям самолета и посланным его в небо. Но, к сожалению, это счастливое время обрывается, и начинаются новые испытания душ авиаторов. Как всегда испытания людей на терпение, на выносливость, на доброжелательность, на добропорядочность...

Спустя 90 лет после начала полетов, авиация и ее создатели подали сигнал бедствия «SOS» — «Спасите наши души». Этот знаковый символ отражает психологическое содержание умонастроений, нравственное самочувствие и психическое состояние авиаторов. А все, что сегодня активно, зачастую темное и злое, отторгающее наивную добродетельность. **Реальная опасность для пассажиров заключена не в технике, а в подмене смысла и цели Авиации.**

В этой, казалось бы, отвлеченной абстракции заключена истинная Правда, ибо человек летающий живет высшими чувствами, **только в Небе и заслуженно выполняет Господне назначение — он Небожитель.** Именно в таком психологическом понимании сущности полета сегодня летчикам

отказано. Сегодня гибнет авиация. Нехотя, сопротивляясь, она все же медленно испускает дух.

Высокочтимые пассажиры от кухарки до вождей и люди, **живущие в районах полетов самолетов**, ваше личное и межличностное сознание, ваше чувство безопасности, ваш инстинкт самосохранения, усиленный интеллектом, должны вас со временем все же привести к мысли: **«Кому вы доверяете свою жизнь в небе?»** Да, вы правы — Господу Богу, но только в лице тех, кто носит его в душе, для кого небо не колея и даже не дорога, а **путь, ведомый духом, любовью, путь человеческой жизни в небе**. Это не пустое заклинание, это та что ни на есть материя нравственности, из которой произрастает Ваша безопасность в полете и на Земле, **как результат личной и социальной ответственности экипажа за вашу жизнь**. К сожалению, обстоятельства сегодня таковы, что экономические стимулы воздушного извоза и национальной безопасности в сбившейся с курса страны Авиации подняли цену прибыли за счет потери жизней. Здесь нет преувеличений: из условно принятых за 100% катастроф в 95% случаев это чартерные или коммерческие с **криминальным уклоном рейсы**. В этих печально закончившихся рейсах в большинстве случаев безысходность ситуаций была спровоцирована социальными установками **базарно-рыночной психологии работодателя**. Поясним сказанное. Руководители коммерческих авиаотрядов или фирм-нанимателей «воздушных волонтеров» для переброски грузов заинтересованы в его доставке без досмотра. Экипажу вручается сумма денег не за качество полета, а для сокрытия ухудшения качества, с помощью которой он решает, где и как расплатиться (подкупить), где дешевле сесть и дешевле обслужиться, где дозаправить перегруженный самолет и взлететь на пределе возможностей. Это уже соблазн экипажа. Это и есть главный соблазн коммерциализации духа, когда обогащение становится противоправным риском благополучия полета. Ну, это же жизнь! Да, жизнь, только в предании забвению святости своего труда. Эту позицию можно отвергнуть простой сентенцией «жить-то надо», но все же необходимо жить в самолете, а **не под его обломками**. Эти обидные и жесткие слова вызваны не эмоциями или «розовыми» представлениями автора о жизни земной и неправедной, а результатами расследования причин подобных катастроф (см.: Труды Общества исследователей авиационных происшествий, 1995–1996). Все, кому дорога жизнь, честь Отечества, благополучие авиационных фирм и своих семей, должны знать, куда ведет нас взгляд на авиацию как на средство обслуживания, на экипаж как на исполнителя по принципу «чего изволите». Есть пророческое правило: «Лакеям Небо не прощает!» Никогда за 95 лет существования Авиации не было такого бездуховного пространства, в котором летчик гибнет за грязную

копейку, в котором порой летными отрядами руководят **хозяева** не только не понимающие смысла и сути летной работы, но даже не имеющие понятия о безопасности полета, о технологии обслуживания авиационной техники, ее контроле. Им чужды требования законов летного труда, написанные кровью предыдущих поколений летчиков, членов экипажа и пассажиров. Авиационную технику перекупают **на время**, обслуживающий персонал **временный**, летный экипаж закуплен **на время** под условия «любой ценой исполни». Упала ответственность, ибо нравственные духовные основы полета вытеснены материальными целями. **Средства достижения безопасности полета вытесняются средствами достижения коммерческого результата.** Соответственно, закономерный итог: из-за выработки топлива в воздухе отказывают двигатели, самолеты разваливаются в небе, сталкиваются с горами, падают на землю из-за утраты экипажем профессиональных навыков, **приписок заслуг**, которых никогда не было, из-за чудовищных нарушений летных законов работодателями акционерных летных предприятий не столько с «с ограниченной ответственностью», сколько с пограничной психикой. Это и есть извращенная форма **новой технологии** эксплуатации человеческого фактора.

Не сгущая краски и не надрывая грудь, можно констатировать, что **социальной причиной летных катастроф за последние 5–7 лет стали извращение основ нравственных законов безопасности труда и авиационный непрофессионализм***. Это создает условия для нравственного разложения во всей инфраструктуре авиации, в ее конструкторском обеспечении, в уровне испытательных и исследовательских полетов, в профессиональном воспитании и обучении, в качестве медико-психологического и эргономического обеспечения контроля за условиями труда летных экипажей и их социальной защиты. Опасность рецидива «самолетопадения» — в разрыве системности и интеграции надежности человеко-машинных систем на всех этапах их создания, испытания и эксплуатации. Напрочь утрачивается соблюдение принципа профилактики предвидимых летных происшествий. Научоемкость техники безмерно увеличила разрыв с отстающим профессиональным образованием.

Снятие эргономического контроля за условиями труда **повлечет за собой инвалидизацию летного и технического состава. Экологическая среда обитания авиаторов выйдет на угрожающий уровень. Качество**

* Интересующийся читатель может подробно ознакомиться с причинами летных происшествий, обратившись к подтверждающим сказанное Трудом общества исследователей авиационных происшествий. Вып. № 1–7, тел: (495) 459-07-29.

жизни авиаторов бесспорно отстанет от требуемого уровня знаний и сноровки для обслуживания самолетов 5 поколения. Искусственный интеллект «обесточит» слабеющий естественный интеллект летчика, малотренированный и неизбалованный знаниями. Это не апокалипсис, это результат бездуховности профессионала. Опыт научного сопровождения летной работы на авиационных кораблях с аэрофинишной посадкой показывает: здоровье авиаторов в опасности. Выход в ближайшем будущем маневренных самолетов на перегрузки 9–12 ед. практически не будут обеспечены эффективными средствами защиты^{*}. Период адаптации летчика сменится периодом грубого выживания. Необходимо вернуться к положению о том, что инфраструктура авиации регулируется, управляется особыми, только ей присущими психологическими законами человеческого фактора высокого уровня осознания своей нужности, востребованности, значимости в системе «Я — Отечество». **Авиация — это общественное явление, которое представлено мощной объединенной волей и потребностью к созиданию неизведанного, нового, чуть-чуть опасного, связанного сквозным интеллектуальным замыслом, реализуемого целеустремленным единомыслием бескорыстных, преданных авиации самодостаточных тружеников.**

Это удивительная область человеческого созидания, когда биополя людей, их совесть, нравственность, их ответственность и профессионализм **передаются самолетам**, которые приобретают духовный смысл для авиаторов всех профессий. Трудно себе представить в физическом смысле, но легко в психологическом, как и даже почему в летательный аппарат закладывается **живое начало**, а летающий человек воспринимает его как душу самолета. Это повышение возможностей выполнения полета в более сложных условиях способного к полетам человека, любящего летную деятельность.

«К самолету относился как к Богу, всегда гладил, с ним разговаривал. Никогда не позволял сесть в кабину, не вытерев предварительно ноги. Это связано с моим представлением: самолет — творение рук и ума человека, в нем заложена энергия, разум, дух людей» (генерал-полковник, летчик-ас В.К. Андреев).

«Самолет злого человека уничтожает» (летчик А. Дитячев).

^{*} В странах НАТО ведутся интенсивные научные разработки средств противоперегрузочной защиты человека для эксплуатации самолетов-истребителей с перегрузкой 12–14 единиц.

Эта мысль имеет исключительно глубокий философский смысл, касающийся роли техники в познании природы существа безопасности человеческого фактора. Самолет можно представить как инструмент для раскрытия тайн природы. Вместе с тем, раскрывая потаенный смысл глубже и откровеннее, познаешь себя. В этом двустороннем процессе есть одно общее — риск. Риск в недооценке своих ограничений, когда страсть к познанию может ввести в зону реальной и неотвратимой опасности. Летчики знают, что такое выход на крайние режимы или за пределы ограничений. Вот почему конструктор еще на этапе замысла самолета одухотворен благими целями и ответственностью за жизнь тех, кто раскроет тайну его детища. Эта философия техники выражена Гельдерлином:

«Но, где опасность, там вырастает и спасительное».

Смысл этого кредо: «В существе техники должны таиться ростки спасительного» (М. Хайдеггер).

Мы слишком избаловались в прагматизме, и эта мудрость нам претит. Но когда читатель-пассажир, да и любой живущий на Земле хоть немного коснется духовного мира летчика, ему будет легко понять потаенный смысл душевной связи самолета с летчиком. Именно самолет, с помощью которого летчик по-своему, по-небожительно общается с небом, приближает его к раскрытию тайны истины: через опасность к безопасности. Как непривычно и трудно для устоявшегося понимания представить опасность как родовую сущность познавательной активности человека летающего. На понимании этого в будущем будет строиться противодействие опасности и будет зиждаться профилактика аварийности (Маркуша, 1997). Но сегодня профилактика еще не достигла философского осмысления, ибо она сугубо прагматична и погрязла в оперативной конъюнктуре **настоящего «Нет денег»**. Неплохо было бы при разработке методологии и теории профилактики аварийности подкрепить ее знаниями о природе человеческого духа и душевного мира тех, о ком мы хлопочем. Вдумаемся все вместе в простые и мудрые слова Мартина Хайдеггера:

«Чем ближе мы подходим к опасности, тем ярче начинают светиться пути к спасительному, тем более вопрошающими мы становимся. Ибо вопрошание есть благочестие» (Хайдеггер, 1993, с. 238).

Нет, недаром авиаконструктор О.К. Антонов говорил, что самолеты надо делать не под грузы и бомбы, а под человека, живущего с ним одной жизнью. Генеральный конструктор О.К. Антонов писал, что овладение

профессией летчика идет через нравственное **воспитание личности, воспитание чувства ответственности и любви к делу, которому решил посвятить жизнь**. А.Н. Туполев перед первым вылетом опытного самолета долго всматривался, вчувствовался в свое детище и думал про себя, конечно, волнуясь и минуя расчеты: **полетит или нет**. Если самолет не полетит, для создателя — это не просто неудача, это — душевная драма несостоятельности. Мера зрелости создателей самолета и эксплуатантов, наконец, его повелителей и товарищей в воздухе рождает трудовой и духовный профессионализм, воплощенный в высшем смысле познания бытия. «Самолет, — писал Сент-Экзюпери, — открыл истинное лицо Земли». Все сказанное требует доказательств. Я не думаю, что для этого нужна статистика аварийности. Гораздо важнее понять, что оказало влияние на потерю духа в авиации, на ослабление человеческого фактора как носителя безопасности полета. Какие бы ни были «объективные» обстоятельства, **авиацию как вечный огонь прогресса мысли и дела сдали, прежде всего, сами авиаторы**. Это невероятно, но факт. И летчики от лейтенанта до маршала, от линейного пилота с тонкими лычками до пары толстых оказались на предельно малой нравственной высоте. Чем это грозит населению, престижу страны, национальной безопасности? Все эти черные вопросы отбеливать пока нечем, но в социально-психологических причинах попробуем разобраться. Вначале приведем краткое описание психологического портрета личности летчика с тем, чтобы в последующем понять, что это за явление «социальное унижение профессионала». Профессионалы неба создают явление галактического масштаба. Юрий Гагарин полетел коммунистом, демонстрируя преимущество для многих чуждого им общественного строя, а вернулся **родным Человеком Вселенной для всех людей на Земле**. Как жаль: мы забыли, что это символический знак человечества — полет в Небо.

Литература

Гарнаев А., Ахромеев В. Аэроузел. М., 1995.

Катышев Г.И. Небесное отчество Игоря Сикорского // Журнал московской патриархии. 1998. № 1.

Королев Е., Рудник В. Соперники орлов. Одесса, 1971.

Маркуша А.М. Грешные Ангелы. М., 1997.

Попов Л.С. Герой России. Страстная неделя. М., 1995.

Теймуразов Р. Состояние безопасности полетов гражданских воздушных судов стран СНГ до 1996 г. // Авиатранспортное обозрение. 1997. Апрель.

Тимофеев-Ресовский Н. Воспоминания. М., 1995.

Труды Общества исследователей авиационных происшествий. М., 1995–1996.

Хайдеггер М. Время и бытие. М., 1993.

«Внутренняя свобода — это не только предпосылка внешней, но и человеческий способ выживания в условиях несвободы».

(В.П. Зинченко)

Сущее в личности человека летающего

Из опыта

Практика психологического обеспечения человеческого фактора в профессиональной деятельности остро выявляет сущностные различия между официальными параметрами оценки смысла полета и тем содержанием, которое представлено в индивидуальном образе мира человека летающего. Особенно это важно в отношениях к праву быть лично причастным к истории и духу авиации.

Административная ригидность в решении этой проблемы существенно снизила потенциал результативности обучения, воспитания и даже профессиональной надежности человека в небе, в космическом пространстве. Собственно, это не столько производственный, сколько духовный феномен внутреннего мира профессионала, заполненного двумя образами: мира Земли и Неба с их смыслами, значениями и помыслами, что и создает в подсознании энергетику противостояния регламентной колее. Психологическая тонкость здесь состоит в том, что это надсоциальный феномен, спрятанный глубоко в индивидуальном подсознании, которое аутизирует откровения. Отсюда произрастают корни психологической атмосферы корпоративности, в значительной степени определяющие глубоко скрытый истинный духовный образ Мира Небесного. Видимо, здесь дает себя знать универсальный закон, вносящий разделение в содержательный смысл таких понятий, как мораль и нравственность.

Вот пример: «Моральный закон вполне условен. Есть такой мир и такое воззрение на жизнь, при которых моральный закон лишен высокой силы и значения. Этот мир и есть, в сущности, реальный мир, в котором мы живем как индивидуумы, ибо всякое отношение к моральности

есть уже отрицание этого мира и нашего индивидуума» (Шопенгауэр, 1997, с. 191).

В данном случае речь идет не о религиозном сознании, а о сознании, исходящем из знаний себя и цели жизни в этой профессии, которая вне духа свободы и воли немислима как успешная и радостная. И как говорил летчик-испытатель, писатель Марк Лазаревич Галлай: «... Наша работа нас чаще загоняла не в профессиональные, а в нравственные проблемы...»

И не случайно великого этика авиационной культуры, мыслителя-гуманиста Сент-Экзюпери мучила жажда раскрыть внутренний мир индивидуальности человека в Небе, его душу, наполненную счастьем полета.

«Неужели нет на всем свете человека?» — спрашивал Антуан де Сент-Экзюпери, который сумел бы рассказать о дорогах, пересекающих облака, о людях, обгоняющих птиц, о путях, проложенных от звезды к звезде, о том удивительном чувстве **независимости, свободы**, собственной значимости, которые дарит летчику небо.

Авиационные и космические психологи Ф.Д. Горбов, В.Б. Богдашевский, Л.П. Гримак, Н.Д. Завалова, В.А. Попов в разное время формулировали гипотезу о том, что человек в полете по-другому, чем на земле, воспринимает себя в пространстве и времени. Мною тоже было подмечено, что это обусловлено личностным смыслом и соотносится с потенциальными внутреннего «Я». Личностный смысл профессии обогащался особым родом информацией, не встречающейся на земле. Отсюда и **другой** персонифицированный образ. К сожалению, психология труда, инженерная психология, психофизиология не включили в свой предмет образ мира. Начиная с 1980-х годов мы с Н.Д. Заваловой на ощупь стали приближаться к исследованиям «тонкого мира» духовности профессионалов, измененных форм сознания, порожденных влияниями неземной среды обитания. Этот поиск не случаен, он был обусловлен установлением в процессе моделирования аварийных ситуаций многих психологических фактов, которые не всегда укладывались в стандартные научные константы, касающиеся сознания и деятельности (Пономаренко, 1995; Пономаренко, 1992; Пономаренко, 1997). Устанавливая механизмы психической регуляции **духовных**, психосоматических резервов, надежности деятельности в неземной среде обитания, мы столкнулись с необходимостью видоизменить методологию исследования образа профессионального мира. Дело в том, что научный инструментарий психологии труда был предназначен для объективизации профессиографии в сочетании с регистрацией физиологической цены труда. Образ мира, даже профессионального, этим инструментом не измерить, не раскрыть. Теоретически мы понимали: чтобы картину образа **профессионального мира** представить

как производную **от сущего в образе мира**, надо ее вообразить перед собой. Это уже была задача глубинной психологии: уловить содержательное присутствие при сущем, быть им схваченным и пребывать в нем. Быть причастным к нему. Потребовалось методическое **искусство** вершинных психологов углубить духовное общение с летчиками, космонавтами, парашютистами, создать ауру, в которой рождались бы откровения самопознания, сопереживания миру, **возвышения духовного над профессиональным**. Только эти воспроизведенные психические состояния способны проявить для **специалиста** процесс духовной жизни — **превращения профессионала внутри сущего в субъект**. Недаром, говорил Шопенгауэр, суть человека кроется именно в его субъективной стороне. С определенной степенью допущения именно этот воспроизведенный духовный акт давал возможность наблюдать в едином времени переживания и их осмысления, одухотворенные откровения летчиков и космонавтов. Мы рассматривали получаемые факты как научный результат антропологических исследований. В качестве респондентов были летчики, космонавты, парашютисты. Методически использовали радиоинтервью непосредственно в полете, после ликвидации аварийных и катастрофических ситуаций, клинико-психологические беседы, методы воссоздания психических состояний воспоминания прошлого, методы программирования психических состояний (Горбов, 2002; Гримак, 1987; Гримак, 1978; Гримак, Пономаренко, 1982; Гроф, 1992). И, конечно, 30-летний личный опыт участия в качестве ведущего психолога по испытаниям человеко-машинных систем непосредственно в полетах. В данном случае будет изложена частица этих материалов, имеющая непосредственное отношение к теме «Образ индивидуального профессионального мира». Всего в исследованиях участвовало более 300 человек.

Взаимопроникновение небесного и земного образа мира у человека летающего

Когда речь заходит «о небесном мире», то естественным образом мотив психологического исследования нацелен на чувственную ткань сознания, его духовную составляющую. Методически войти в эту эфемерную область легче с помощью интеллектуального раскрытия респондентом таких нравственных понятий, как добро и зло. Важно было принципиально понять, превалирует ли в содержании образа мира духовное начало над профессиональным. Вдумаемся в результат извлечения данных о духовном мире летчиков.

«Постоянное соприкосновение с риском привило более правильный взгляд на то, что есть в жизни мелочь, а что не мелочь. Доброта выражалась в большой терпимости к человеческим слабостям» (М. Галлай).

«Свобода породила необходимость возрастающей требовательности к себе. Сочетание трагического и духовного в полете помогало открыть для себя духовную музыку» (штурман Л. Попов).

«С первых полетов острее стал воспринимать жизнь, ощутил ее быстротечность и хрупкость и понял как-то внутренне, что к ней надо относиться с благоговением» (летчик-спортсмен Г. Катышев).

Подобных высказываний было большинство. Их объединяло одно общее: связь людей в добре. Не менее важно было установить, чем же заполняет профессия образ мира, представленного в индивидуальном сознании.

Для меня как психолога было важно осмыслить, что человек в полете все же идентифицирует себя как микрокосмос. Конечно, в полете есть и скорость, и высота, и измененная гравитация, и шесть степеней свободы движения, и сжимающее пространство, они не могут не изменить привычный земной мир существования. А стало быть, не могут не менять психологическую систему регуляции поступков «Я» и отношения к миру. Звучащий **в душе** летчиков рефрен «Выше нас только Небо» никто не слышит на земле, а психолог должен слышать и объяснять другим, что это не гордыня, а гордость... «Души мелки скоро приходят в равновесие с самими собой, а души великие расцветают, живут и движутся вечно» (А. Шопенгауэр).

Именно мировоззренческая составляющая образа мира, как правило, отражает позицию, стиль жизни, достоинство собственного имени и биографии. Психологическая непреходящая ценность профессионального сообщества летчиков в том, что их коллективизм не приходит извне, а возникает внутри, и дух им дан для поступков, для выбора, когда от жизни до смерти бывает 0,01 секунды. В этой связи исключительно лапидарно изложу групповой психологический портрет летающих людей.

Небожители, т.е. летчики,— носители человеческого духа, люди, как правило, с жизнелюбивой широкой натурой. Они рукоделы, неплохо рисуют, обладают чувством юмора во всех его разнообразных проявлениях. В человеке летающем все индивидуально и антиномично. Он строг

к себе и другим. Исполнитель и творец, раскрепощен и зажат летным регламентом, смел и осторожен, открыт и хитер. Грешен и безгрешен, верующий атеист. Особое отличие, отношение к своему орудию познания — самолету. В самолете находит продолжение своих рук, ног, мыслей.

«Самолет — машина, но притом, какое орудие познания. Это он открыл нам истинное лицо Земли» (Сент-Экзюпери, 1987, с. 46).

«К самолету относился как к Богу, всегда гладил его, с ним разговаривал. Никогда не позволял себе сесть в кабину, не вытерев предварительно ноги. В моем представлении в самолете заложена энергия, разум, дух многих людей» (В.К. Андреев).

Приведу выдержки из книги известного американского летчика и писателя Ричарда Баха.

«...Существует огромная разница между “Авиацией” и “Полетом” это два разных мира. Мир авиации составляют самолеты и пилоты, интересы которых лежат в стороне от вопросов собственного полета. В Авиации самолет — это быстрое удобное устройство для путешествий. Для Авиатора небо — везде. Одно и то же небо и представляет собой просто среду, в которой Авиатор движется к своей цели.

...Летчик же — существо, не похожее на Авиатора в полете, он не гонится за отдаленными местами, его привлекает само Небо» (Бах, 2000).

По убеждению Ричарда Баха, ценность полета — не пройденное расстояние, а степень радости и удовлетворения, возникающая, когда поднимаешься в воздух. Оторвавшись от земли, летчики проверяют себя тем, что им дает небо. Авиация — это стоящая штука. Это более чем стоящая штука.

«Зачем летать? — спрашивает Р. Бах и отвечает, — ...взять мир в свои руки и вертеть его у вас перед глазами» (Бах, 2003).

Профессиональный мир людей воздуха, их образ своего «Я» как носитель идей, духа за пределами непосредственного земного окружения имманентно включает универсальную тезу о причастности к космическому бытию. Прием информации из тонкого мира и, вероятно, из торсионных полей, расширяет образ мира небожителей.

«В воздухе почувствовал психическое отличие жизни в небе, увидел новое Пространство, осознал ранее неосязаемую

Свободу, духовно прочувствовал более глубокое мироощущение третьего измерения, задышающейся радости от реализации затаенной мечты: «Я могу! Я летаю» (летчик В. Новиков).

«Только в полете, — писал штурман-испытатель Л. Попов, — настойчиво пробивается стимул к самосовершенствованию, прежде всего, нравственному, ибо сам процесс летанья развивает духовное восприятие Неба как живого».

Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой России В. Горбунов обозначает образ своего небесного мира так:

«...Потребности дотянуться до самой высокой планки, достичь состояния сбалансированности между духовными потребностями и внешними жизненными ощущениями».

Известный писатель-летчик А. Маркуша живет в той же стихии образа небесного мира:

«Ты и машина, а кругом небо. И только оно держит вас в своей власти. И никого над вами, кроме Бога. Спустя все годы, не летая, по свободе, которую дарует полет, я тосковал долго и трудно».

У космонавтов возникали свои специфические ощущения и, как ни покажется странным, содержание их земного образа в условиях полета были доминантными. Приведу небольшие выдержки из воспоминаний космонавтов В. Севастьянова и Г. Берегового.

«...во время полета резко чувствуешь, что ты не на Земле, что ты — **отдельно**. Нет, я все время остро чувствовал, что я отделен от Земли».

«...повышают надежность работы космонавтов в полете **эти земные** связи космонавтов» (Севастьянов, 1979).

«Космический корабль “СОЮЗ-3” не просто поднялся над планетой, он вырвался **за ее пределы**. Вокруг простирался **иной мир**, — мир космоса. Космос подавлял своим торжественным бесстрастным величием. От него веяло глухим отчуждением. Но помимо космоса **была Земля**. Стоило только

взглянуть вниз, в иллюминатор, чтобы понять, как она прекрасна» (Береговой, 1986, с. 36).

И ощущение посадки:

«...А вот и она — едва ощутимый толчок. Мягко, по-матерински бережно Земля приняла мой аппарат. И только тут я почувствовал, как сжалось на какой-то миг мое сердце, а в душе внезапно водворилась жаркая волна радости: Земля! Выходит, здорово я по тебе соскучился» (там же, с. 249).

Вот она благодатная почва для глубинных психологов погрузиться в этот мир самости, одержимости и глубины духовного сознания, где так отчетливо проявляется психологическая связь двух миров (земного и небесного), рождающая ту долгожданную гармонию свободы и воли, в которой так нуждается наше время (Акименков, 2002; Зинченко, 1997; Кириченко, 2000; Пономаренко, 1998; Пономаренко, 1996; Шадриков, 1996). Наставнически рискну обронить: придет время, и именно психологи станут вровень с мыслителями и внесут много нового в методологию исследования природы и структуры развития духовных слоев сознания, в смыслогенез второго «Я», в развитие той частицы уникальности человека, которая порождена микрокосмосом, вмещающим психологическую реальность.

Психология, осуществляя научный процесс познания сущего в образе мира человека, волнует нашу мысль, совесть, заполняет духовный резервуар самодостаточностью. Так было истари. Но сегодня появилась особая социальная нужда вновь возвратиться к внутреннему миру человека, представляющему, как оказывается, истинное лицо, существенно отличающееся от своего внешнего социального манекена. Что касается летчиков, космонавтов, то их творческий вектор личности формирует психология духа. Она создает самый тонкий мир чувств и образов. Именно духовная близость у профессиональных общностей способствует более точному осмыслению общих целей, порождает потребность индивидуализировать личностные ценности.

В духовных слоях сознания возрождается и активно воспроизводится память и вечное эхо любви к профессии психолога, раскрывающей бытийные слои сознания (В.П. Зинченко). Будет небезынтересен такой феномен, как просцирование прошлого в настоящее в качестве поддержки чувства самодостаточности. Приведу иллюстрацию ностальгической интериоризации смысла жизни профессии, «отправленной» в подсознание и вновь выведенной через сновидения как реальная ценность бытия.

«С годами сны стали приходить реже. Однако продолжали нести острую радость полета, заполняющую душу. Благодаря им я с каждым разом утверждался в мысли о том, что **в этом для меня прошлого нет**. Оно всегда со мной, а значит, есть только настоящее и будущее» (Ермолаева, 1995, с. 384–385).

Эти чувства охватывают не только рядовых летчиков, но и маршалов авиации.

«Признаюсь, что авиация мне снится, снятся полеты. Ах, какое наслаждение — смотреть на землю с высоты полета самолета!... Самолет — ревнивое существо, нужно заниматься только им, или не заниматься совсем. За тридцать лет летного труда я не изменял самолету» (маршал авиации Е. Шапошников).

Что же касается нравственно-духовной дифференциации образов мира **в летной популяции**, то над ними витают три космогонических поля Высшего Разума: Свобода, Воля, Природный ум.

Свобода — ядро чувственной ткани сознания образа неба у человека летающего. И лишь одно чувство живет в сознании — это знак свободы, подаренный небом (Маркуша, 1988).

Свобода развивает творческие потенции, «боковое мышление», загоризонтные видения бытия (Богоявленская, 2001). В свободе я становлюсь «Я».

Бердяев выводил духовное начало в человеке, опираясь на постулат о невыводимости свободы из этого мира. В данном случае хотел бы подчеркнуть, что у людей воздуха свобода выводится из натуральных свойств профессии — полета в пространстве бесконечного. Их образ мира пополняется трансценденцией сознания, которое и служит синтезатором — мембраной между земным миром и вселенским. Именно этот тонкий слой сознания летчика как бы трансцендирует себя в бесконечность.

Быстрокрылой серебряной птицей
Мне настала пора улетать
В синеву: у небесной границы
Не могу больше ждать и мечтать.
Там рассеются страхи и чудом
Перемены свершатся с судьбой:
Я очищусь, воскресну и буду
Ладить с миром и ладить с собой.
(Космонавт-исследователь С. Кричевский)

«Вот уж воистину без стихии Неба земной дух летчика, космонавта бессилён» (Ермолаева, 1995). И в прозе, как в стихах, звучит тот же метафизический мотив человека летающего.

«Мне часто не хочется возвращаться с полета, — пишет летчик-испытатель Н. Григорьев, — только в полете у меня зримо проявляется духовность, думаю из-за приобщения к пространству, свободе, познанию нового, а для моей души — даже где-то к вечности».

Это хорошие иллюстрации к мысли П. Флоренского: «...Сквозь трещины человеческого рассудка видно бывает лазурь Вечности».

Для человека летающего свобода как чувство, как образ, как действие — это высшая ценность, она опредмечивает идею летанья как смысл жизни.

«После полета на планере в 12 лет я понял, что передо мной новый мир — это мир **летанья**. В летном училище окончательно осознал, что это стало моей жизнью, но не составной ее частью» (заслуженный летчик-испытатель СССР Ю. Жучков).

Так раскрывается реальность духовного мира собственной жизнью.

Если чувственно вжиться в эти мысли «железных» атеистов, то следует задуматься над последними тенденциями научного мировоззрения: сознанию отказывают в способности раскрывать тонкий мир вне участия интуитивного канала. Именно эти каналы связывают с духом и душой, а каноны красоты, добра — с логосом (Бехтерева, 1994; Бехтерева, 1999; Волченко, 1966; Лосев, 1992).

Что касается **воли**, то в авиакосмическом полете, она приобретает одно специфическое свойство, суть которого в придании **рisku умственного, нравственного смысла** — выйти за собственные психофизиологические (телесные) пределы.

«В испытательной работе перед обоснованием риска **уже стояла**, прежде всего, его нравственная целесообразность, объединяющая в себе намного больше понятий, чем просто профессиональная необходимость» (летчик-испытатель Ю. Жучков).

Воля как профессиональное качество несет в себе, подобно духу, трансцендентный смысл свободы. Волевой импульс в полете всегда

происходит в интеллектуальном сопровождении, так как «интеллект по своей природе приурочен воле и поэтому приспособлен к ней» (Шопенгауэр, 1997).

К сожалению, эти житейские наблюдения не раскрывают проблему философского понятия образа мира даже в мировоззренческом ключе. А экспериментальная психология слишком предусмотрительно обошла именно духовную составляющую связи внутренних и внешних миров.

Прежде чем изложить выводы конкретных исследований по выявлению образов мира у лиц неземной профессии, попытаюсь в силу своих возможностей обосновать синтез историко-онтологических предпосылок к формированию образа мира в летном труде.

Образ небесного мира, созревающий в практическом сознании человека летающего, восходит к анналам природной познавательной активности. Активность образа мира онтологически представлена **практикой** Бытия. В том числе и психологическим преобразованием земных условий путем освоения своей человеческой заданности. Практика мирозерцания, видимо, началась с ритуального осознания себя как частицы микрокосмоса, поселенной на земле, как явления, порожденного Вселенной. Существа, обладающие Разумом, стремились к равновесной с природой гармонии, и это было **предуготовлено** целесообразностью взаимодействия с космосом. Из этого суждения, в моем представлении, следует человеческая сверхданность — способность и потребность не только к выживанию, но и к изменению бытия внутри и вокруг себя. Изменение мира с помощью разума как «прародителя» нравственности (В. Шадриков) эволюционно восходит к вселенскому сознанию, космогоническим полевым субстанциям животворящей материи, изначально поправляющей младочеловеческий рассудок. В этой сентенции я ощущаю поддержку С.Л. Рубинштейна: «Вселенная с появлением человека — это осознанная, осмысленная Вселенная, которая изменяется действиями в ней человека» (Рубинштейн, 1973, с. 330). В самой сути взаимодействия человека со Вселенной воспроизводится духовная связь через включенность человека как субъекта жизни в космос. Все это восходит к концепции Платона: идеальное и материальное — это разные уровни одного и того же бытия. Этим взглядам близки и созвучны идеи К.Э. Циолковского в его космической философии. Он писал:

«Я не только материалист, но и психист, признающий чувствительность вселенной. Это свойство я считаю неотделимым от материи» (Циолковский, 1992, с. 145).

Какой бы смысл имела Вселенная, вопрошал он, если бы не была заполнена органическим разумом, чувствующим миром?

Признание или хотя бы принятие явления трансценденции дает возможность представить системную сторону образа мира в движении к Идеалу, просветляющему путь к Истине через Веру. И, наконец, через признание Истины приобрести свободу. Свобода, которая одухотворяется в полете, противостоит отчуждению от мира небесного (космического), от того мира, который благоволит к ним, раскрывая в них мыслящую сущность — любовь к Небу — и вводит их в образ действий, достойных летно-космической профессии.

Вместе с тем, задумавшись, я подспудно ощущаю, что исторически человеческая практика освоения и преобразования земного мира постепенно утрачивала нужду в образе небесного мира. Неверие как духоборство, **как сила черного духа** обедняло образ мира.

Нельзя забывать, что именно трансцендентная составляющая образа мира возрождала **надежду**, которая, по словам Вольтера, была самым драгоценным сокровищем человека. Вспомним, что под бытием многие философы понимали «есть», «было», «будет». И, естественно, человеку в образе мира необходимо было ощущение **завтрашнего Дня** в более высоком, метафизическом, если хотите мистическом его видении, в истинной связи с тем, кому ты подобен. Образ мира как идея, как акт умственной активности схватывался в бытие путем созерцания и постижения противоположного в единстве (Гегель). А не отсюда ли корни рефлексии, не тонкий ли мир задавал вектор **выхода человека за пределы?** Это, по-моему разумению, самая продуктивная психологическая составляющая профессионализма небожителя. И в этом я вижу свою дальнейшую задачу доказательно убедить читателя.

История развития человеческого общества показала, что изменение мира в себе под идеи, смысл которых — в повышении ценности и качества человека, соответствующих космогонической концепции жизни, есть путь более желательный, чем идея бытия **как власти** над миром.

Психологические истоки образа профессионального мира

«Мир нашей профессии — один из самых приятных на земле».

(Герой России Р. Таскаев)

Для человека летающего психологические истоки и содержание образа профессионального мира начинаются задолго до освоения профессии. Они заложены в мечте. В процессе созревания эгоцентрических мотивов

проверить себя на оселке нестандартных действий, на интересе познать недоступное другим «там, за горизонтом», на общественном фантоме героики профессии. Этот зарождающийся дух **преодоления** себя омывается в волнах пульсирующего интимного тщеславия. Обобщенно можно сказать, человек полета, как правило, лично предуготовлен к взятию Высоты. В конечном счете все составляющие первоначального образа выполняют функцию **отношения** к профессии (Завалишина, 2001). Соответственно и профессия как вид человеческого сообщества выражает свое отношение к своему отдельному представителю. Психология профессии людей воздуха, прежде всего, характеризуется своей корпоративностью, регулирующей поведение, в том числе и неписанными законами. Корпоративность носит черты метафизического самочувствия: мне **дано** увидеть то, что не дано другим, приблизиться и пожить в пространстве тех свобод, которых нет и быть не может в образе мира земного. Корпоративность цементируется, поддерживается, развивается с помощью высокой пробы личностными ценностями: презрением ко лжи, всеобщим поклонением перед мастерами летного дела, уважением к риску, проявлением гражданского мужества во взятии ответственности на себя и добротой в виде радости от успехов других, нетерпением зазнайства, хвастовства, расхлябанности. Трусов не ругают, их просто игнорируют. Традиционное влияние духовного следа предшественников, нестоимый пролонгированный мотив **к летанию** как смыслу жизни в реализованной мечте. Существует близость биографий пути в небо. Близость настолько выражена, что дает право на констатацию участия в формировании корпоративности «коллективного архетипа сознания».

Вот это специфическое «коллективное сознание», видимо, из-за своей корпоративности не только не подавляет, а скорее наоборот — отшлифовывает индивидуальность и, прежде всего, «Я» при становлении профессионализма.

Как в любой профессии, в том числе и летной, есть специалисты, достигшие высокого уровня мастерства, позволяющего им выполнять задание с требуемым качеством и стабильным результатом, а есть профессионалы. Все эти научные сведения прекрасно представлены в школе Е. Климова и его учеников (Климов, 1995). Однако в летной профессии нередко бывают опасные моменты, когда физика полета в условиях смешанных векторов движения, сменных знаков гравитации, особых психических состояний сознания требует выхода за пределы предписанного стереотипа мышления и навыков. Специалист в этом случае ощущает свою неготовность, **прежде всего, как человек**. Чтобы более четко донести эту мысль до читателя, приведу пример самочувствия летчика при выполнении фигур высшего пилотажа, сопровождающихся «увеличением веса тела» в 9–10 раз (перегрузкой $G_z + 10$ ед.).

«Я единственно могу сказать, что если на этой перегрузке, видя усилием воли и «игольчатым зрением» только один прибор или даже его часть, мой мозг работал на 33%, то я о себе был бы очень высокого мнения. К концу десятой секунды режима неимоверно возрастало желание просто выжить, удержать стрелку акселерометра, окруженную ореолом черного тумана, на заданном делении. Все остальное — действительно чувство времени и пространства, не больше» (Ю. Жучков).

Специфичность летно-космического труда в том, что мастерство достигается только лишь с помощью расширения границ риска, увеличения степени свобод принятий решений, готовности к **выбору** автономных незаурядных решений. Отсюда проистекает интимный психологический процесс взаимообогащения профессиональной и человеческой надежности. Именно индивидуально характерологическая составляющая образа профессионала органически вплетена в систему регуляции нравственных поступков: сохранения жизни пассажира, летательного аппарата и вообще всех находящихся под крылом самолета. И здесь очень важно подчеркнуть, что мотивом к нравственной организации поступков выступает не столько профессиональный долг, юридическая ответственность, страх наказания и потери профессии, сколько духовная субстанция в виде **доверия, которое люди оказали тебе в полете**. «Я» и «Ты» в духовных слоях сознания осуществляют прорыв к самоочищению «Я». Так духовная культура входит в структуру психического образа профессионала, регулируя уровень самосознания, саморазвития, самосовершенствования. Таким образом, состояние духа, образно говоря, есть подъемная сила надежности профессионала, которая преобразует знания в действия, а поведение — в поступки. Обобщая краткую характеристику психологии профессионализма, выделим наиболее существенное. Ведущими профессиональными качествами выступают интеллект, духовный мир нравственных потенций. Прекрасно выразил свое отношение к профессионализму заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой России А. Квочур: «Мера каждому — профессионализм».

Рассмотрим наиболее сложные проблемы взаимодействия Вселенной с психикой человека летающего, с содержательной стороной реконструкции образа мира земного в мир небесный. Всмотримся в особый образ мира человека, впустившего Небо в душу.

«Для меня Авиация,— написал мне летчик А. Зизико,— это проявление **жизни Неба во мне**».

Вот как неожиданно отозвалась мысль А.Н. Леонтьева о том, что чувственная ткань сознания есть предтеча смысла.

Жизнь в Небе характеризуется яркостью индивидуальных переживаний и чувствований, в генезе которых просматривается сам феномен соприкосновения с Вселенной **на уровне информационного общения**. Смысловые образования летчиков проявляются в слиянии его души «с душой» самолета в процессе объединения с пространством Вселенной, в котором проносятся на огромной скорости разумность, красота, провидческий смысл жизни.

«Я ощутил радость полета, радость свободного движения в трехмерной системе координат — движение не на плоскости, а в Пространстве» (А. Гарнаев).

Глубоко мыслили философы, определяя пространство, не столько как материальную субстанцию, сколько «нечто существующее в духе, т.е. в нашем интеллекте».

В полете источником информационного смыслового общения человека с новым, физически опасным, загадочно-волнующим миром является — **красота**. Именно красота на психологическом уровне рефлексивного сознания трансформируется во всепоглощающую любовь к свободе жить среди никогда ранее не виданных красот Вселенной, да еще в третьем измерении. Для летчика там, в небе, два образа мира: мир профессиональный для обслуживания задач профессии и мир высших чувств общения с красотой неба и земли.

«За 20 лет полетов,— писал летчик П. Кириченко,— тысячи раз видишь облака, и они всегда были другие, новые. Иногда они напоминали города, лица людей, птиц и самолеты. **Мы уже были потеряны для земли**. Разве не для того рождается человек, чтобы увидеть красоты мира? Человек, ежедневно отрывающийся от земли, неизбежно обретает чувство беспредельности мира, его мышление переходит в экстремальный режим: сверхзоркости и мгновенной ответственности. Летчики — они не случайные люди на земле. **Если человек хотел понять что-то в этом мире, то небо самое подходящее место**» (Кондауров, 2000, с. 156).

Надо полагать, что духовная сила человека летающего в отличие от его состояния в статусе «пешехода» состоит в том, что в образе мира небесного он начинает себя идентифицировать с нерукотворным миром.

В полете подсознание придает человеку идентичность с природными явлениями.

Бессрочен он — билет летанья,
А состояние души
Идет с анналов мирозданья.
Ты разбудить ее спеши.
За гранью — грань,
Паренья сон,
А в небе он,
Души летающий закон.

(Летчик Ю. Жучков)

Само по себе восприятие красоты, ее эмоциональное воздействие на эстетические чувства не новы, важнее другое — небесные красоты в их мистическом воображении формировали душевные порывы этического порядка. Прочитирую некоторые высказывания летчиков.

Исключительно проникновенно описывает свой образ измененного мира Земли с высоты птичьего полета Герой России В.П. Колошенко.

«...Как жаль, что тех красот, которые видим мы, не видят многие земляне. Как много такие люди недополучают от жизни. Не могут представить жизнь без восторженной любви к природе, ко всем ее разновидностям, ко всему живому, а также считающимся неживыми, неодушевленными — Земле, горам, вулканам, рекам, морям, небу, звездам, галактикам. Увидев небесную красоту нерукотворного мира, проникся мыслью о том, что, видимо, человек, не понимающий и не умеющий любить Природу, теряет значительную часть того, что мы понимаем под словами “человеческое счастье”. Теряет часть того, что порождает в нас доброту. Меня посетило откровение: чудесность мирозданья делает нас участливыми ко всему живому на земле» (Колошенко, 2000, с. 156–157).

Как глубоко, органично практическое сознание сливается с научным: человек и природа принадлежат одному онтологическому классу (Акименков, 2002; Бехтерева, 1999; Севастьянов, 1979).

Удивительно, что красота, будучи эстетической категорией, напрямую включена в этическое поле личности. Опыт жизни «на небесах» показал, что красота выступает буфером против последствий стресса, придавая

воле чувствительный импульс радости и наслаждения, уравнивает духовное состояние. Все высказывания, оценки, откровения летчиков о полиморфичности красоты нерукотворного мира, отраженного и представленного в духовно-бытийных слоях сознания, невероятно близки к размышлениям С.Н. Булгакова.

«В неверии человечества не умерли, а только замерли религиозные силы. Это доказывает эстетический интерес и чувство служения красоте. В восприятии красоты человек дышит божественным, хотя бы он головой его отрицал» (Булгаков, 1989).

Не могу не процитировать летчика В.В. Решетникова о том, что после возвращения с боевого задания (бомбежки Берлина, 1941 г.), где он вступил в бой с оцетинившимися зенитками, вероятность выжить составляла мизерный шанс. Экипаж возвращается домой на израненном самолете. И какое же переживание испытывает летчик Решетников?

«Полная луна в ту пору так ярко освещала ночную землю, что трудно было побороть соблазн приблизиться к земле, пройтись над тихими степями, речкой, рощами, залитыми мерцающим зеленоватым светом, бросающим на землю глубокие тени, как у Куинджи. Казалось, будто и нет на свете человеческих страданий, а есть тихий покой, где никто никого не потревожит и где жизнь плывет в доброте и разуме» (Решетников, 1996, с. 31).

В беседе со мной Герой Советского Союза Решетников пояснил, что именно необычные видения живой Земли независимо от воли и мировоззрения пробуждали совершенно необычное ощущение активных воздействий кого-то более мощного, как бы дарящего эту радость от увиденной красоты, как знак благодарности **за преодоление** страха смерти в праведном бою.

И это все по крупицам входит в новый образный мир, привнесенный полетом как особого рода бытием. Обращаю внимание на активное участие рефлексивного сознания, очищающего тонкий мир от предметности. Возможно, я вольно интерпретирую мысли физиков, но меня они убеждают в том, что Вселенная существенно обновляет, насыщает, окрыляет эмоционально-умственное сознание человека через воздействие своих торсионных полей (Волченко, 1966). Не отсюда ли проистекает мотив поэтических размышлений космонавта-исследователя С. Кричевского.

У пилота Душа не живет без Полета,
Это — путь через Небо на Землю, с Земли,
Очищение — мечта-наслажденье-работа,
Память птицы в крови ввысь подняться велит.

Завидую, что так кратко и емко можно выразить суть образа профессионального мира, представленного рефлексивным сознанием.

Подводя итог сказанному, попытаемся получить некий сухой остаток научного виденья из того, о чем нам поведали души летающих братьев. Прежде всего, пожалуй, можно констатировать, что психология духа профессионала имеет в себе нравственно-созидательный потенциал собственного достоинства личности. Становится почти очевидным, что единение материального и идеального бытия реализуется в значимости и смысле отбираемых ценностей. Единицей поведения выступает познавательная проба, как дар природы «выходить познающему из себя» (П. Флоренский). Надо полагать, что приобретение и освоение свободы духа кристаллизуют способности к схватыванию значимости смыслов в индивидуальном сознании. Духовное сознание формирует более емкий дифференциал событий и явлений, позволяющий предугадывать опасность и порождать инсайтную предуготовленность к действиям. В этом я вижу подтверждение тонкой мысли В.П. Зинченко: «Смысл выражает укорененность сознания в бытии человека». В экспериментальных исследованиях надежности действий профессионалов в опасных ситуациях мы совместно с Н.Д. Заваловой, Б.Ф. Ломовым обнаружили, что ведущим фактором целостного образа действий является **предшествующая созидательная жизнь**. В аварийных ситуациях с реальной угрозой жизни инстинкты «убегания» от опасности оттесняют психический процесс воспроизводства знаний, т.е. блокируют репродуктивное мышление. Вступают в силу пробуждающиеся потенции, ведающие эвристическим мышлением. Именно образы эвристического предвидения, обеспечивая переход с предметной информационной среды на абстрактный уровень анализа, создавали спасительное озарение. И ведает этим всем духовная составляющая сознания. Особая ценность исследований поведения человека в управляемом натурном эксперименте при моделировании отказов техники в полете позволила выявить феномен природного высвечивания способности выхода за пределы психофизиологических возможностей, а самое главное то, как человечность просветляет природное. Базовое свойство надежности все же в жизнестойкости, в смыслообразующей стойкости настроений в свободе. Кажущееся безмолвие неба, покидающее тебя в опасной ситуации, на самом деле взывает к жизни весь мир рефлексивного сознания, именно в нем вызревает духовная самость

человека. Это проявляется в переживаниях страха, но не как инстинктивного испуга, а как социального продукта живой этики. Страх перед реальной угрозой наиболее целенаправленно мобилизует психические резервы. Я имею в виду энергетику нравственных императивов как сущее в человеке. В рефлексивном сознании «варится» сжатая пружина самосознания стыда, бессилия и будоражащий душу камертон вопроса: чего ты стоишь? Подкреплю сказанное нравственным императивом летчика А. Зизико.

«Летное дело чистит наше утро. В духе несется к нам **готовое наперед решение** ценой своей жизни спасти людей от падающего вместе с тобой самолета — отвернуть, повернуть, дотянуть».

В этой связи лишь замечу: авиационная практика 1994–2001 гг. показала, что в случае подмены цели полета выхолащенной прагматикой обогащения возникает угроза жизни всем. Достаточно сказать, что на чартерных рейсах произошло за это время более 30(!) катастроф, их причина — в извращенном сознании образа мира профессионала. Отсюда проецирую и на себя нашу ответственность за необразованность «полусильных мира сего», взявшись управлять людьми авиации. Земными мерками наживы и ценности выгоды обеспечить безопасность жизни в полете недостижимо. Эту простую мысль горько выразил заслуженный штурман СССР, Герой России Л.С. Попов:

«Чего же остается ждать от сегодняшнего целенаправленного разрушения авиации халифами на час под лживыми знаменами коммерции — только мертвых деревьев, да дикого поля» (Пономаренко, 1992, с. 217).

Научная авиационно-космическая психология достаточно наработала, чтобы императивно утверждать: человек летающий отобран природой, пробужден духом, социально предназначен быть созидательным. Он обречен и обручен Небом, любовью к полетам. Он на земле лишь существует, а живет в Небе (Г. Береговой). Хотелось бы надеяться, что научное обоснование продуктивности такого катехизиса и есть сверхзадача для научной психологии — придать ему универсальный смысл для человека любой профессии. Да пусть пребывает в сем образ мира профессионала.

Антропокосмическое проявление духа в образе мира небесного

Ранее авиационные психологи школы С.Г. Геллерштейна, К.К. Платонова, Ф.Д. Горбова, Н.Д. Заваловой, В.А. Попова установили содержание личностного смысла летчика в Пространстве и Времени полета. И отнесли этот феномен к регулирующей функции образа полета. В данном случае я остановлюсь лишь на своеобразном психодуховном исследовании, в результате которого удалось лишь приблизиться к пониманию тонкого мира образа интуитивных и измененных форм сознания.

В космической психологии он более всего представлен в работах Ф.Д. Горбова, Б. Алякринского, В.И. Мясникова, М.А. Новикова, В.Г. Мышкиной, В. Лебедева, О.Н. Кузнецова, В. Богдашевского, О. Жданова, И.Б. Соловьевой, В. Пономаревой и др. Могу отослать читателя к обобщающим работам последнего времени (Проблема психической астенизации в длительном космическом полете, 2000). От себя могу сказать, что учеными в области космической психологии установлены новые феномены-признаки публичного одиночества, нарушения схемы тела, содержательный набор признаков фобий, аутизма, межличностных конфликтов, пространственных дезориентаций, дисгармонических психических состояний. По мнению психологов, личность в космическом полете первоначально проявлялась не в поведении, не в поступке и даже не в слове. Она проявлялась в континууме психических состояний в виде переживания себя в образе нового мира чувств и ожиданий. Психологам, использующим данные исследований второго «Я» образа мира в космическом пространстве, удалось выявить его формы причастности к Вселенной и сформировать новые «функциональные органы», которые в полете превращали фрустрационные состояния в психологическую готовность. По мнению В.П. Зинченко, психологическое состояние готовности «несет энергетический заряд, который не рассеивается в действиях и в деятельности, а прирастает по мере их осуществления» (Зинченко, 1997, с. 76). Угроза в контексте психологической подготовки придает характеру небожителя черту преодоления как профессионально важное качество. В космических полетах было установлено, что иррациональный вектор знаний гибко, инсайтно надстраивает истинно резервные силы для психологического превращения всего неясного, темного и холодного в знакомое и преодолимое. Многочисленные инсайтные решения в работе космонавтов убеждают в правоте тех, кто идет к идее происхождения психического в глубинах космического мироздания и ее информационного обеспечения через интуитивные каналы. С мировоззренческой точки зрения космические полеты дали не просто

прибавку к образу мира, а прибавку к сущему в человеке. Космонавт-исследователь, дублер В.Терешковой, летчик-инженер В. Пономарева выразила это психологически точно:

«Земля у нас одна, одна на всех — вот что донесли до нашего сознания первые люди, побывавшие в космосе» (Пономарева, 2002).

Не отсюда ли берет начало ощущение причастности связей к другим мирам в едином разумном поле Вселенной. Классики говорили: «Дух — это не быт, а бытие». Однако в моем образе мира дух — это ведь не обязательно «не от мира сего». Человеческий дух — это реальный опыт психического состояния, возникающий не столько в результате прагматических действий, сколько в процессе достижения смысла своей деятельности. Само понятие смысла включает цель познать себя, а это и есть духовная работа. Как было сказано выше, для человека летающего смысл не только в процессуальном труде по управлению летательным аппаратом, но и в самом процессе полета как общения с небесами. Именно там небо открывает ему смысл особой роли свободы, причастности к Вселенной.

«В моем сознании полеты обострили грань между добром и злом. Авиация стала сродни религии при мировосприятии» (заслуженный летчик-испытатель СССР В. Смирнов).

«Только в полете хорошо ощутил цену жизни и, главное, смысл своей жизни-профессии» (Н. Григорьев).

«Авиация дала духовную закалку, помогла сформулировать совесть» (заслуженный летчик-испытатель СССР В. Селиванов).

«Капелька моей жизни в небесном мироздании **поддерживается извне**. Я не активный верующий. Бог не дал мне научиться этому. Но в полете я постепенно все больше задумывался над бесконечностью, о Времени без начала и конца, об этой вечности Творца. Я впервые говорю это вслух, что-то все-таки есть в этом» (летчик-испытатель Ю. Шеффер).

«Твердо убедился, что небо облагораживает и, в частности, изменяет отношение к Земле. Каждый раз удивляешься ее красоте, щедрости, долготерпению к людям» (А. Синицын).

Как видим, духовность есть реальность, представленная в их жизненном и профессиональном опыте. Приведенное не есть цитаты, скорее, это частица приоткрывшейся души, где искренность в отношении к другим подана в достойной чистоте.

Хочу обратить внимание читателя на семантику языка, на его душевную емкость, мыслящую энергетику. Изучая десятки сотен текстов ответов на анкеты, интервью, с глубокой благодарностью вспоминал о том, что «сущность человека покоится в языке. Нет, не тленны мысли Гумбольдта о том, что сам язык есть ...вечно обусловленная **работа духа**. Не менее глубокая мысль М. Хайдеггера, раскрывающая путь Гумбольдта к языку как стремление в единой картине представить совокупность духовно-исторического развития человечества в его цельности и в его всегдашней индивидуальности.

Вот почему в цитируемых оценках образа мира, представленного профессией, есть след истории культуры познающего мир, причем не только земной. В подтверждении сказанного вслушаемся в звучащий смысл того образного мира, который вызывает духовный отклик возвышенного состояния.

«Духовный подъем, состояние возвышенности представляло возвышение над собой» (заслуженный военный летчик В. Андреев).

«После серой облачности впереди голубой простор неба, яркое солнце, сердце готово было петь» (А. Сульянов).

«Всегда ощущаю возвышенную радость от красиво выполненного полета. Красиво слетать очень трудно, ибо надо сдерживать себя и все сделать по программе» (летчик гражданской авиации А. Пчелинов).

«Испытывал возвышенное состояние от красоты земли и неба. Очень нравилось лавировать между башнями облаков, слегка касаясь их, как бы ложась на белоснежные *пуховые шапки*» (В. Селиванов).

В этих высказываниях уделено внимание состояниям возвышенности, одухотворенности. Безусловно, важно понять, в чем проявляется содержание «небесного образа», в чем его специфичность.

«Небесное возвышенное состояние отличается от моего состояния как пешехода чувством свободы, особой легкостью души» (летчик М. Воронин, 82 года).

Многие указывали на ощущения сжатия времени, несовпадение его с истинным. Особенно часто встречается в ответах необычное состояние просветленного сознания, расширение памяти, четко отличающееся от земного. В космическом полете в сновидениях появлялось состояние перемещения в среду доисторических времен, т.е. перемещение в другое пространство и время, в том числе и на другие планеты (Кричевский, 1966). При полете в стратосфере нередко появляется ощущение, как будто откуда-то извне идет в голову поток информации. Как будто кто-то мощный и великий снаружи пытается передать тебе информацию. В этом состоянии внезапно возникает ощущение резко сжатого и уплотненного времени. Все это перекликается с мыслью К. Юнга, что Космос слишком мощно нагружает бессознательное, вынуждая человека в разных формах переживать опыт трансцендентного (Юнг, 1981). По большей части эти явления связаны с изменением гравитационных полей и их влиянием на анализаторные системы. Однако есть и более интересные психические феномены. Приведу описание сознания по типу транса, выполненное летчиком-испытателем В.П. Колошенко.

«Продолжаю полет на вертолете в сторону Гималайских гор. И вдруг происходит что-то непонятное, необъяснимое: мое существо как бы раздваивается. Одно “Я” в своей плоти остается в вертолете, а другое “Я” какое-то невесомое, не имеющее плоти, оставляет вертолет и отделяется от него, поднимаясь, все выше и выше. Вот уже выше всех гор Гималаев. И продолжаю устремляться в высь! И вот я как будто бы оказываюсь в космическом пространстве, вижу огромный голубой шар — это наша планета Земля мчится, еле заметно вращаясь в черной безграничной Вселенной. И я вижу отчетливо реки, моря и океаны, льды Арктики и Антарктиды. Вижу заснеженные Гималаи, а над ними микроскопический наш вертолет. Я не чувствую земного притяжения, не испытываю страха падения, наслаждаюсь космической тишиной и удивительным видением нашей планеты с космических высот. И как-то вдруг кон-

чилось очарование парения в космических высотах. А я продолжаю задавать вопросы о только что происшедшем, что это было? Плод фантазии разогретой под влиянием чудодейственных Гималаев (высота была 6000 метров, я был в кислородной маске, прибор был исправен). Или самогипноз, вызванный моим желанием посмотреть на Землю с космических высот. А может, ничего такого и не было. Нет, было! Было! Жаль, что так все быстро прошло» (Кричевский, 1966, с. 308–309).

Можно рассмотреть этот случай как феномен выхода сознания за пределы сомы (Московский, 1966), самогипнабельность, вызванную программированным психикой желанием. В принципе в полете, особенно на больших высотах, идет прорыв подавленных чувств, эмоций, обид, нереализованных желаний, которые проявляются в самых причудливых формах искаженной действительности. Нельзя исключить и более сложное влияние информационно-энергетических торсионных полей Вселенной, ее Пространство и Время, которые для летчика являются смысловыми информационными источниками. Есть и другие мнения о возможном пребывании в состоянии гармонии с космосом в его разумной ипостаси. Интересно положение академика Н. Бехтерева о том, что измененные состояния сознания, в которых человек как в трансе **может получить информацию** из тонкого мира по интуитивному каналу (Бехтерева, 1994; Бехтерева, 1999). Но более смелую идею сформулировал известный психоневролог и психолог Ф. Горбов: «Очень важно признать самостоятельное значение тех связей деятельности человека, которые происходят через внешнюю среду. Канал, по которому происходит регуляция, не только не должен находиться внутри мозга, но обычно там и не находится. Замыкание “Я — второе Я” идет через внешнюю среду» (Горбов, 2002, с. 211–212). Эта идея перекликается с мыслями летчиков, которые попадали в безысходные ситуации и выходили победителями. Безысходность состояла в том, что у них процессуально не было резерва времени до столкновения с землей. И по мощности работы интеллекта они выходили за пределы возможного. Приведу мнение опытного летчика-испытателя Ю. Жучкова.

«В определенных ситуациях и состояниях связки “мозг-тело” человек начинает работать в другой “запограничной” динамической области своего временного пространства. Чем же это подпитывается? И ограничено ли это резервами мозга? Конечно, нет! Человек, являясь пассивно и постоянно работающей частичкой космоса, Космоса разумного, может, иногда “презрев”, активно функционировать с ним. У нас мизерно

мало знаний о Космосе далеком. И путь поиска знаний ценностей духа ограничен сегодня в своем большинстве колеей биологической и физиологической целесообразности».

Вот и сформулирован призыв и выражена вера в нас, психологов, идти смелее на поиск резервов психики и ее духовной составляющей. Ведь в этих исследованиях удалось установить, что с понятием духа летчики связывали психологическую защиту от состояния ожидания гибели, предчувствий, тревоги. В авиационной космической психологии установлен целый каталог страхов, в том числе и в космическом полете (например, боязнь и ожидание разгерметизации кабины). Подсознательный страх напрямую приводит к психическому истощению. Поэтому духовный слой сознания (В. Зипченко, В. Шадриков) в виде связи с образом вселенского живого источника поддержки и создаст ту психологическую доминанту, которая удерживает в «подвалах сознания» видовые защитные реакции, инстинкты, предчувствия и фобии. Поэтому, если дух «приземлится», то его можно представить как содержание психического состояния, формирующее резерв психической выносливости у людей, работающих в неземной системе координат. Правомочно предположить, что духовная составляющая сознания облегчает развитие антиципации, инсайта, интуиции. Дух открывает информационные каналы для принятия разумности полевых потоков из Космоса. Да, мы не измерили, не взвесили дух, но у человека Неба он представлен как психическое состояние, как свойство сознания, как информация и энергия, в чем, я надеюсь, читатель убедился. Следуя опыту летного труда, дух выступал самой что ни на есть престижной ценностью в профессиональной деятельности. Духовность как культура дает развиваться индивидуальности в континууме духовности другой индивидуальности. Познаем психологические механизмы духа — возможно, научимся по-человечески управлять социумом. Сегодняшний образ мира дает, к сожалению, основания к мнению о том, что духовная диктатура мешает народам самобытно воспринимать, толковать и направлять жизнь (А. Ананьев), так же как и духовная проказа рационализма лишает веры, способности понимать тех, для которых вера есть жизнь (Митрополит Иоанн). Провидчески говорил К. Юнг: «...духовная нужда в наше время привела к открытию психологии. ...Но сегодня уже не обойтись без науки о душе» (Юнг, 1981, с. 16).

А сегодня зараженное бездуховностью меньшинство, повелевающее большинством, независимо от их желания поставило жизненно необходимую задачу перед науками о человеке разработать и внедрить парадигмальные знания о психологии духа и души, тем более что в их содержании достоверности не меньше, чем в физическом мире (Акименков, 2002; Орешина, 2003; Пономаренко, 1992).

Недосказанное

В свое время Б. Пастернак высказал элегантную поэтическую философию: «Да, жизнь проста, — но не чересчур, и даже убедительна, — не слишком».

Это поэтическое переживание, связанное с неудовлетворенностью окружающим миром, явно было не случайно. Обобщающую мысль поэта сегодня иллюстрирует XXI в. Но есть еще великая практика сообщества индивидуального и общественного разума. Сегодня она и без помощи ученых вынесла на поверхность горькую правду о разрушительной силе бездуховности, зомбирующей сознание и угнетающей душу приоритетной значимостью утех от пожирательных ценностей. Но, как говорится, каждому свое. Однако у России как Родины сообщества народов и племен есть своя духовность, состоящая в патриотизме и возникающее во все времена при всех правителях презрение к ее претензии на самобытность мировоззренческой культуры вызывает подспудное межэтническое напряжение душ, в конечном счете порождает разлад между живущими в ней. Но это антиномично прекращает пассивность духовных состояний. Душа ведь по природе своей творческая, но дело в том, что здесь важно все же, каково направление ее инициативы. Философы утверждали, что человеческое общество проседает в результате потухания духовного огня. В этом явлении просматривается историческая связь времен. Для иллюстрации приведу два стихотворных образа, созданных поэтами, живущими в разные эпохи; содержание стихов выдает их духовное родство. К самому содержанию можно относиться по-разному, но нельзя не признать их гражданственной озабоченности, духа целостности бытия. Надеюсь, что в смысловых сентенциях поэтов психолог найдет предмет своей озабоченности — психологическое избавление от природной гордыни людей, живущих на поразившей их земле.

Вы — не умеющие с нею
ни жить, ни петь, ни говорить,
Умолкнет ваша злость пустая,
Замрет неверный ваш язык
Крепка, надежна Русь святая
И русский Бог еще велик.

(Н. Языков, 1884)

...Россия, Русь! Храни себя, храни!
Смотри, опять в леса твои и доли
Со всех сторон нагрянули они,
Иных времен татары и монголы.

Они несут на флагах черный крест,
Они крестами небо закрестили,
И не леса мне видятся окрест
А лес крестов в окрестностях России.
(Н. Рубцов, 1960)

Я прихожу к выводу, что познание духовного как генератора преобразования высших потоков разума в интересах земной жизни должно стать научной потребностью при разработке геопсихологической идеи обеспечения безопасности жизни на планете Земля. Духовная составляющая в практике жизни и труда сообщества небожителей доказала продуктивность принятия духа. Дух — это жизненно-добродетельная сила, но не для власти над другими. Дух — это достоинство, готовое к покаянию. Изложенный материал — лишь отчаянная попытка добросовестно углубиться в субъектный мир профессионалов.

В чем смысл предназначения профессионала?

«...если пшеничное зерно,
падши в землю, не умрет, то
останется одно, а если умрет,
то принесет много плода».

(Иоанн. XII. 24–25)

Проблема смысла жизни не была целью моих научных изысканий. Более того, я ее старательно обходил стороной, так как реальная жизнь нередко напоминала о своей бессмысленности и иллюзорности. Жизнь частенько была для меня сказкой в том смысле, что попеременно оставляла меня на положении Иванушки-дурачка то с положительным, то с отрицательным исходом. Малейшее серьезное размышление о смысле жизни сопровождалось состоянием болезненной растерянности. И лишь с течением времени, вкусив от жизни добра и зла, мучительных побед... от борьбы с собой, почувствовал в себе наличие «внутреннего человека», как бы независимо от меня дрейфующего к духовности как реалии. В диалоге с «умным человеком» стал осмысливать идею о предназначении «Смысла» как высшей ценности, имея в виду ее святость. Исходя из этого личностного императива, начинаю понимать, что «цель», к примеру, достичь счастья и благополучия подменить содержание «Смысла» не сможет. Цель как психическое образование имманентно присуща

личности, отбирается, управляется ею и корреспондирует с жизнью, делая ее соучастницей грешных и безгрешных вождений горделивой, тщеславной личности. А «Смысл» формируется Верой, это не мое утверждение, это плод размышлений других. Ниже я приведу некоторые общие представления, выуженные мною из потока сознания религиозных философов. Пропустив их мысли через себя, представляю твердый осадок мыслей о понятии «Смысл жизни» и его отличие от понятия «Цель жизни».

Цель как внутреннее психологическое образование динамична, ситуативна, чаще детерминирована конкретно решаемой проблемой настоящего или отдаленного будущего. Смысл же, как и мысль, вечен, недаром эти слова этимологично родственны. Все было бы так, только вряд ли этимологией слов можно объяснить такое качество, как *вечность*, т.е. незыблемое, неподкупное.

В свою очередь, способы реализации цели *жизни* и выбор средств ее достижения, к сожалению, часто сопряжены с притуплением чувства правды. Это означает, что и сама «Цель» может носить несправедливый смысл. Исходя из этого можно предположить, что субъективно проецируемая духовная составляющая «Смысла» есть обогащенная правда о том, что ты представляешь собой на самом деле. Этим самым подчеркнем сущностное отличие «Цели» от «Смысла». Именно в целях — мягкий компромисс, в смыслах — твердая нравственность. Думаю, даже житейское наблюдение показывает, что цель — будь то карьеры или благополучия — индивидуально разнообразна и существует не столько по смыслу, сколько по законам рефлектирующего социума. Научных посылов здесь нет. И все же я попытаюсь чувственно «смыслить» с позиции своего «внутреннего человека» не только наличие собственного смысла, но и его роль в жизни. Когда-то в юности я носил в ранце души жезл победителя, но как-то быстро сообразил, что подобная претензия в результате очередного невзятых психологического препятствия порождает чувство неудачника. Жизнь подсказывала: твоя личность — еще не вся жизнь. Эта отстрадавшая мысль была первым толчком к подсознательному мотиву признания того, что «Смысл жизни» вынесен вовне человека. И не случайно религиозными философиями он рассматривался в пространстве человек–Бог–человек. И вряд ли с помощью технологии составления слов запросто сочинишь дефиницию «Смысла» как Сущего. «...В применении к Абсолютному неадекватны все термины человеческого языка» (Е. Трубецкой).

Смысл, как и Дух,— это таинство, им не страшны временные и пространственные барьеры. Все зависит не только от того, как понимаешь понятие «смысл жизни», но и на что «размениваешь» свою жизнь. С одной стороны, это материя, существующая вне нас, а с другой, — субъект может

«субъективировать» и даже исказить смысл своего бытия. Скажем, для жизни, целью которой является реализация животной составляющей, т.е. биологического бдения на углях похоти и поведенческого приспособления, смысл жизни сводится к принципу грампластинки: кто перевернет, для того и играем. Содержание такого смысла жизни — в неистребимой жажде удовольствий. Время здесь оперативное, Пространство — конечное.

Для жизни как высшей данности с ее смыслом продолжения полета время и пространство не ограничивают смысл. Скорее, наоборот, в этой ипостаси жизни время создает условия для осознания смысла как веры, ценности, уникальности человека. В этом случае смысл жизни вводит в состояние быть одаренным чувствовать от незвучащих слов, на языке духа причастность к вечному, ощущать толчок провидения к бесконечному совершенствованию. А как же быть с классиками, растиражированными высокочтимыми отцами от советской психологии. В их высокопарно-словесном коктейле практически перепеты 10 заповедей без всяких ссылок на источник. Они учили: жизнь — это смерть, смерть — закономерный итог физической жизни, ее *конец* — и не догадывались, что первыми привнесли в наше сознание не столько познавательный стимул, сколько микроб сомнения в смысл жизни. Итог смысла жизни в столь мрачном конце — это и есть приговор жизни к бессмысленности Бытия. И без науки известны истинно душевные страдания стареющих людей от осмысления фундаментальной мысли: зачем прожил жизнь? Эта мысль посещала вельможу и простолюдина, атеиста и священнослужителя, акушерку, принимающую жизнь и палача, ее отбирающую. Смысл жизни — жить в согласии с Богом, т.е. в единственной и верной любви к нему, стремиться к добрым деяниям, к истине и справедливости и т.д. и т.д. — растаял в тумане безверия, созданного интеллектуальным и научным просвещением. То зерно, которое сеяли, не умирало, но и не давало плодов.

Не случайно впадают в детство старики, ибо странная наивность, радость от ветра душевных порывов всех сделать счастливыми, видимо, есть не разгаданная нами нравственная поддержка смысла духовной жизни. Наконец-то и мы, не в меру воинственно настроенные материалисты, начинаем понимать смысл через Откровения: истинная смерть человека не в смерти его тела, а в духе. Ибо *дух* — есть Жизнеродящий источник информации твоего отражения и твоего смысла в душах других, в макрокосмосе, откуда ты пришел, куда и уйдешь. Нет, я не ветхозаветный прит, но мне Откровения дают силы понять, что смысл жизни — это не только делать добро, жить не по лжи, исповедовать нравственность, но и прожить ее так, чтобы быть *интересным* в духовном общении. Пример тому любовь. Это одно из наиболее сильных составляющих смысла жизни, которое напоминает человеку его истинное предназначение в этом

мире. Из всего сказанного для себя формирую общие предпосылки к дефиниции понятия «смысл жизни». Точнее, его внутреннее наполнение.

Смысл жизни не может быть вне идеализации бытия, которая центрирует личностный смысл Цели как организующее начало поведения и поступков. Мне близка и понятна мысль В. Розанова, что мысленное отношение к своему назначению и есть первое содержание жизни, в окружении смыслов-помыслов достижения истины, добра и свободы. Добро, по его мнению, — источник влечения к идеалу нравственного, справедливого и прекрасного. Но главное — выйти на разработку проблемы смысла с позиции рефлексировующего сознания в направлении осмысления своего отношения к жизни как долгу и личному праву, не подверженному чужой цензуре. Это возможно лишь с позиции признания духовной жизни наряду с мирской. Мне это признание дается очень тяжело и как «борцу за счастье народное», и как коллективисту, и как человеку, прошедшему через искус «Повелителя»: тыходишь — и все встают. Но жизнь мне, как и всем, десятки тысяч раз напоминала, что человек все же может быть ничтожным, трусливым рабом, и в любом ореоле — славы или позора — он временщик. А с каждой одолевшей ступенькой возрастного оскудения вдруг вслед за поэтом, шамкая, шепчешь: «...Были люди в наше время...» Вспоминаешь блага жизни прежних лет с ворохом мерцающих надежд и чудных мгновений... Все путается в голове, и душа обесточивается суетной жизнью. Ставлю смысловую задачу быть — счастливым от счастья других, но все тщетно, все рушится, так как цели достижения этих идеалов опутаны искусом. Вроде достиг, но дух говорит — **за счет других**. Познаешь силу совести, боль души. Сколько же в жизни, вырванной из общего мироздания, бессмысленного, лукавого, эгоистичного, порочного! Делай добро — и тебе ответят тем же — вот смысл благородства. А философы опровергают сказанное: «...Делать добро и обязывать отвечать тем же — это коммерческая сделка» (В. Несмелов). Живи по совести, воспроизводи, удобряй неподкупной нравственностью смысл жизни, а государству, чьим рабом ты состоишь “во многих случаях нужна **подкупная** человеческая совесть”» (Е. Трубецкой). Сегодня особо чувствуешь себя оплеванным бессмысленностью оттого, что восторжествовал смысл-принцип государства «продай-купи», распространенный на совесть.

Добродетель, оказывается, не есть цель, а лишь средство достижения. И как бы ни было обидно ученым-физиологам с их материальным складом ума, но именно в недрах просвещенной теологии, психологически мыслящей философии и педагогики начата высокого уровня нравственная разработка проблемы смысла жизни через раскрытие идеала: не самому приспособляться к жизни, а ее приспособить и поднять к Идеалу. В этом случае, говорят религиозные философы, делание добра — это наложение

обязанности на себя, это преобразованная общественная обязанность в себе, это и есть раскрытие своей нравственной природы. Учитель, родись еще раз в ученике. Так, по чуть-чуть вырисовывается педагогическая и воспитательная ценность разработки проблемы смысла жизни, так как на этом пути мы приближаемся к очевидному: человеку **все дано**. Теперь без Бога, человек, сам развивайся и совершенствуйся, делай смыслом достижение не блага, а совершенствий, кои и помогут достигать счастья независимо от условий жизни, благодаря твоему личному нравственному содержанию. За эти мысли Л. Толстого отлучили от церкви. Нравственность — в первую очередь категория духовная, а затем лишь социальная, общественная, психологическая и пр. Почему же мы к ней не восходим, а ползем? Без подведения своего внутреннего «Я» к пониманию великого смысла **греха** как отражения твоего несовершенства, несмышлености, ограниченности трудно войти в пространство праведного смысла жизни, берущего начало в духе и воплощенного в нравственной субстанции человеческой разумности. Попытка теоретически «обуздать» смысл жизни явно проваливается в словесно-демагогическую яму. Спасение одно — обратиться к практике жизни и через нее подобраться к смыслу ее предназначения.

В процессе профессиональной деятельности мне приходилось неоднократно проводить количественные измерения поведенческих реакций в аварийных ситуациях с элементами реальной угрозы для жизни человека. Мы получили сотни фактов, позволивших выстроить систему эргономических требований к системам информации, к тренажным средствам и пр. Но эти факты не раскрыли самого главного, что **создает веру в благополучный исход аварийного полета, что удерживает личность от неблагоприятных поступков под давлением страха и испуга**. Что делает личность высоконравственной перед лицом близкой смерти? В чем смысл жизни в опасной профессии? Я не позволю себе легковесно ответить на эти вопросы, но кое-что полезное для разработки данной темы вкратце изложу.

Несколько слов о психологии летного сообщества. Для него характерны мотивированность к полету, получение от полета глубокой духовной, эстетической удовлетворенности, потребность в дружелюбии, бескорыстии. В их индивидуальности есть общее: выраженная нацеленность на профессиональное совершенствование. Этичность по отношению к ошибкам других, нетерпимость вранья, отвержение трусости. Внешне это люди открытые, с развитым чувством юмора, натуры сильные, тщеславны, художественны. Так кажется, и так почти что есть. Но по мере не научного исследования, а душевного проникновения в мир переживаний этих людей я убеждался в своем крайне скромном знании об их действительной духовной планиде, об их могучем втором «Я», об их, увы,

религиозной рефлексии. И, наконец, об их далеко упрятанном смысле профессиональной жизни, которая оказалась для них главной*. Что же входило в движущий вектор смысла жизни небожителя-летчика? Свобода. Трудно себе представить, чтобы в строго регламентированной деятельности, где ошибка порой равна гибели, где осуществляется жесткий контроль с наземных пунктов управления, где введена воинская дисциплина — и вдруг **СВОБОДА!** Но как понимаемая, как прочувствованная! Сейчас я предлагаю маленький психологический эксперимент. Приведенные цитаты, взятые мною из ответов на вопросы специальной анкеты, можно читать как авторский текст.

«... В полете ты свободен, но поэтому нельзя лгать даже самому себе, будешь наказан. И в этом великий этический смысл летной профессии. Человек отвечает за свои поступки САМ и немедленно» (заслуженный военный летчик, полковник К.А. Сеньков).

«Свобода породила необходимость возрастающей требовательности к себе. Сочетание трагического и духовного в полете помогло открыть для себя духовную музыку» (заслуженный штурман-испытатель СССР, Герой России Л.С. Попов).

«Только в полете я получаю удовольствие от чувства парения, свободы во всем окружающем меня пространстве, легкость души. Я благодарен небу за то, что оно дает мне это свободное парение души» (военный летчик-испытатель Н. Григорьев).

В контексте моих вышеизложенных рассуждений приведенные флюиды духовных потоков выражают не столько чувства как таковые, сколько наличие в человеке заданности жить свободным, и только в этом случае он реализует свой смысл жизни. Свобода не только быть в третьем измерении, но и пробудить глубочайшие связи с вселенским миром. Удивительно, ведь летчики, космонавты глубоко прячут свои переживания и чувства, посетившие их в полете. И, может быть, прав философ С. Франк, когда пишет: «Чем глубже человек уходит вовнутрь, тем более он расширяется

* Более подробное изложение этого вопроса читатель найдет в моей книге «Авиация. Человек. Дух». М., 1998.

и обретает естественную и необходимую связь со всеми остальными людьми, со всей мировой жизнью в целом» (Франк, 1992, с. 31). И эта способность человека, в данном случае летчика, крайне ценная, так как из глубин своей души он извлекает новое знание для всех, более того знание неземное.

«Любой полет был для меня вдохновением. Постоянно знал, что смертен, но верил в свою причастность к бесконечной вселенной» (военный летчик А. Водостаев).

«Полеты дали ощущения Вечности и Бесконечности. Приобщение к вечности бытия и пространству ощущается подспудно. От этого захватывает дух» (заслуженный летчик-испытатель В.С. Смирнов).

«Духовность в полете проявляется как ощущение приобщения к пространству, свободе, познания нового, я бы сказал, что для моей души даже где-то к вечности» (военный летчик Н. Григорьев).

В этих высказываниях изложены глубоко личные чувства, но внимем в существо осмысления летчиком своей профессиональной жизни, давайте разгадаем подтекст того внутреннего человека, который сидит в нем. И думаю, что мы придем к выводу, что вторым вектором Смысла жизни является **НРАВСТВЕННОСТЬ** как основа человеческого в человеке.

«Авиация — хотя и не Божий храм, но дает более острое ощущение понятий добра и зла» (военный летчик, генерал-лейтенант П.И. Рыжов).

«Авиация заставила и приучила конкретно смотреть на себя и окружающее и очень твердо проводить границы допустимого» (летчик-испытатель, Герой России А.Ю. Гарнаев).

«Авиация дала духовную закалку, помогла сформулировать совесть» (летчик-испытатель В.П. Селиванов).

«Постоянное соприкосновение с определенным риском привило более правильный взгляд на то, что есть в жизни мелочь, а что — не мелочь. Отсюда и большая терпимость к неприципиальным человеческим недостаткам окружающих и более легкая (философия) переносимость превратностей жизни»

(заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, доктор технических наук, писатель М.Л. Галлай).

«... осознание значимости своих поступков для жизни и смерти “подпитывает” авиаторов чувством доброй воли (добродетельности)» (заслуженный военный летчик СССР, генерал-полковник В.И. Андреев).

По всей видимости, высшая ответственность за жизнь столь хрупкую в полете, мгновения и миг, отделяющие от небытия, очищают души от скверны, от зла, от ... безбожия.

Впервые, по крайней мере, для меня открылась тайна влечения человека к небу, нет, это не тайна щекотания опасностью, не тайна претензии «сверхчеловека», эта тайна — **КРАСОТЫ** в неземном проявлении. Красота, которая пробудила внутренний смысл жизни — соединиться с тем, о ком ты не знаешь наверняка, а лишь догадываешься.

«Полеты вытесняли из меня все мелкое, делая меня нравственнее, чище. Я ощущаю музыку полета» (военный летчик, генерал-майор, писатель А.К. Сульянов).

«Полет — это всегда творчество, иногда восходящее до художественности. Это музыка, это живопись, это большая культура. А полярное сияние, каков масштаб! Ты физически ощущаешь себя в Пространстве Вселенной. Чувство единства с небом возникает только в полете» (военный летчик К. Сеньков).

Многие отметили, что в полете возникает неиссякаемая тяга к творчеству, острота постижения неизведанного, но самое проникновенное откровение выражено в словах заслуженного летчика-испытателя СССР А. Синицина.

«Полет приносит новые ощущения, которые нельзя получить на земле. Он заставляет собираться и реализовать все то, чем Бог тебя наградил, а это вызывает ощущение востребованности».

Я привел эти выдержки не только для иллюстрации жизненности и актуальности проблемы смысла жизни. Мне очень жаль себя и психологов, обездоливших науку психологию своим пренебрежением к исследованиям

души. Познание смысла жизни через раскрытие духовных сторон личности — пожалуй, наиболее продуктивный методологический прием психологического инструментария. Не стоит сторониться духа как трансцендентности бытия, уводившего нас от реальной действительности, материя ведь дана нам не только в ощущениях, но и в переживаниях и воображении, грезах, любви. Мне важно не то, как ты выглядишь, мне дороже всего, что я тебя люблю, что ты — моя тайна, моя высшая ценность. Это ведь не поэзия, а психологический механизм уникальности человека, его истинного «Я» в вере возвышенного. Религия как институт обрстет чиновничьим порядком, религия как чувство привносит святость в обыденность, превращая твою жизнь в знамение. Я приведу высказывания атеистов, не приобщенных к церковным ритуалам, достаточно нагрешивших в брэнной жизни, которые тем не менее иллюстрируют факт содержания в обозначенных векторах Смысла жизни крупницы религиозного сознания как благоговения перед жизнью.

«Верю, что дух поддерживал меня в жизни, потому что без этого невозможно ни летать, ни просто жить» (чемпионка мира по высшему пилотажу Г.Г. Корчуганова).

«Вера в Дух помогает идти по жизни, какая бы она ни была. Человеческое счастье, когда знаешь, смысл жизни — жить для других» (военный летчик Н. Григорьев).

«Верю, Господь спасал меня не раз! В двух случаях это было явно просто ощущение зримости — Ангел-хранитель брал меня за шиворот, когда жить оставалось секунды» (летчик-конструктор, писатель Г. Катышев)*.

В данном случае неважно, насколько сказанное соответствует объективной реальности, важнее другое — истинность сказанного выступает как материальный вклад в смысл жизни, реально переживаемый людьми. Хочу просто напомнить: то, что было человеческого в концепции коммунизма, — это построение образа Идеала и вера в него. Его

* Читатель наверняка уловил, что некоторые ответы летчиков на вопросы повторяются. Да, действительно повторяются. Обращаю внимание и на другое: какая глубина и широта мыслей заложена в них, ибо я повторяю текст, но каждый раз в зависимости от темы извлекаю новое содержание. Значит, в этих текстах есть особого рода энергетика информационной матрицы Неба...

создало мировоззрение, его разрушили грубый, ненасытный прагматизм и бездуховность.

Итак, все мои размышления есть лишь взгляд достаточно пожившего человека, прежде всего, задумывавшегося над смыслом жизни. Мне кажется, что специалистам, занимающимся социальными проблемами психологии людей, следует перекинуть мостик от эволюции становления разумного дитя к инволюции тела на фоне обновления духовного сознания уходящих и цепляющихся за смысл жизни стариков. Критичность — поразительный луч, освещающий все темные уголки смысла жизни.

Приведу один пример из жизни человека, чей смысл жизни далеко не однозначен не только для него, но и для европейской цивилизации. Это фрагмент беседы Наполеона с графом Монтолоном на острове Святой Елены. Его приводит Х.П. Лиддон в изданной в Лондоне в 1887 г. книге «Божественное естество нашего Господа и Спасителя Иисуса Христа»: «Александр Македонский, Цезарь, Карл Великий и я — основали великие империи. Но на чем строились эти творения нашего гения? На силе. Лишь один Иисус основал свою империю на любви ... я внушал толпам такую горячую любовь, что они готовы были сложить за меня головы. Но для этого мне лично нужно было быть рядом, они видели мой взгляд, слышали мои слова, мой голос. И лишь Христу удалось... приблизить человеческий разум к невидимому. Удивительно! Разрывая время и пространство, человеческая душа, со всей ее силой, со всеми ее способностями, становилась продолжением империи Христа. Время было бессильно угасить это священное пламя... и не может ограничить радиус его действия. Именно это служит для меня доказательством божественности Иисуса Христа».

Давайте надеяться, что на пути поиска смысла жизни психологи в XXI в. возведут духовную конструкцию смысла жизни человека, создающего слово, и этим словом будет «Человек».

Прости меня, Господи, за вольность использовать данную тобой свободу быть и творить самого себя. В этом и состоит моя живая ценность, реализуемая в смысле собственной жизни и умирания.

Литература

- Акменков А.В. На пороге иного мира. М., 2002.
Сент-Экзюпери Антуан де. Планета людей. М., 1987.
Бах Р. Дар тому, кто рожден летать. Киев, 2000.
Бах Р. Дар крыльев. Киев, 2003.

- Береговой Г.Т.* Три высоты. М.: Воениздат, 1986.
- Бехтерева Н.П.* Есть ли Зазеркалье? // Терминатор. 1994. № 2–3.
- Бехтерева Н.П.* О мозге человека. СПб.: Нотабене, 1999.
- Богоявленская Д.Б.* Смысл жизни и творчества. Материалы III–V симпозиумов. М., Изд-во Психологического института РАО, 2001.
- Булгаков С.Н.* Религия человекобожия в русской революции // Новый мир. 1989. № 10. С. 222.
- Волченко В.Н.* Неизбежность, реальность и постижимость тонкого мира // Сознание и физическая реальность. 1966. Т. 1–2. № 6.
- Горбов Ф.Д.* Я – второе Я. М.-Воронеж: Изд-во РАО, 2002.
- Грицак Л.П.* Резервы человеческой психики. М.: Политиздат, 1987.
- Грицак Л.П.* Моделирование состояний человека в гипнозе. М.: Наука, 1978.
- Грицак Л.П., Пономаренко В.А.* Психические состояния и надежность в деятельности оператора // Вопросы кибернетики. М., 1982.
- Гроф С.* За пределами мозга. М.: Соцветие, 1992.
- Ермолаева В.Е.* Космонавт в духовном измерении // Современные проблемы профессиональной деятельности космонавтов. Вып. 2. М., 1995.
- Завалишина Д.Н.* Динамика ценностно-смыслового отношения субъекта к профессиональной деятельности. Материалы III–V симпозиумов. М., 2001.
- Зинченко В.П.* Посох Мандельштама и трубка Мамардашвили. М., 1997.
- Ильин И.* Путь к очевидности. М., 1993.
- Кондауров В.* Взлетная полоса длиною в жизнь. М.: Авиационный печатный двор, 2000.
- Кричевский С.В.* Земнокрылая душа. М.: Интер-Весы, 1966.
- Климов Е.А.* Образ мира в разнотипных профессиях. М., Изд-во МГУ, 1995.
- Кириченко П.* Крик на Варварке. М.: Глобус, 2000.
- Колошенко В.* Ангел-спаситель. М.: Агентство ЖАГ ВМ, 2000.
- Лосев А.К.* История античной эстетики. М.: Наука, 1992.
- Маркуша А.М.* Человек летающий. М., 1988.
- Московский А.В.* Платон, Флоренский и современная наука // Сознание и физическая реальность. 1966. Т. 1. № 1–2, 6.
- Орешина Н.Н.* Небо – душа Земли // Вестник Международной академии проблем человека в авиации и космонавтике. М., 2003. № 2.
- Пономарева В.Л.* Женское лицо космоса. М.: Гелиос, 2002.
- Пономаренко В.А.* В праведной жизни – смысл нашего предназначения // Материалы III–V симпозиумов. М., Изд-во Психологический институт РАО, 2001.
- Пономаренко В.А.* Профессионализм как образ жизни человека опасной профессии // Самолет. 1999. № 5.

- Пономаренко В.А.* Военный летчик. Профессионализм. Духовность. Личность // *Авиация и космонавтика*. 1992. № 8.
- Пономаренко В.А.* Образ духа в субъективной жизни человека // *Прикладная психология*. 1998. № 6.
- Пономаренко В.А.* Образ Духа человеческого как психологическая парадигма XXI века // *Магистр*. 1996. № 3.
- Пономаренко В.А.* Психология духовности профессионала. М.: Изд-во РАО при поддержке РГНФ, 1997.
- Попов А.* Страстная неделя: Неполная хроника летных происшествий на опытном аэродроме. М.: Авиационный двор, 1995.
- Проблема психической астенизации в длительном космическом полете. М.: Изд-во РАН, 2000.
- Решетников В.В.* Что было — то было. М.: МОФ-Победа, 1945.
- Рубинштейн С.Л.* Проблемы общей психологии. М.: Педагогика, 1973.
- Севастьянов В.И.* Проявление некоторых психофизиологических особенностей человека в условиях космического полета // *Психологические проблемы космических полетов*. М.: Наука, 1979.
- Франк С.Л.* Духовные основы общества. М., 1992.
- Циолковский К.Э.* Очерки о Вселенной. М., 1992.
- Шадриков В.Д.* Духовные способности. М.: Магистр, 1996.
- Шадриков В.Д.* Происхождение человечности. М.: Логос, 1999.
- Шопенгауэр А.* Об интересном. М., 1997.
- Юнг К.* Архетип и символ. М., 1981.
- Юнг К.* Феномен духа в искусстве и в науке. М., 1983.

Личностно-ориентированное обучение человека летящего

Жизненные наблюдения, анализ стратегических программ образования, охраны здоровья здорового человека, теоретических работ ведущих ученых в области психологической педагогики и социальной философии, собственный экспериментальный материал позволили определить, что ведущим механизмом востребованности психологии является духовный вектор. Продуктивность духовного вектора заключается в непрерывности нравственных ценностей, поддерживающих активность персоны «Я» при осмыслении своего места в жизни, оценке своего вклада в Добро и Зло. В духовные проблемы рефлексирующей совести профессионалов входит и отношение к образовательной среде как фактору национальной безопасности и к месту психологов в мире человека.

Огромный цикл теоретико-экспериментальных работ за последние 40 лет, касающихся **профессиональной педагогики**, психолого-педагогического, эргономического обеспечения профессиональной деятельности, назван нами в списке литературы. Их нет необходимости дублировать. Пожалуй, будет целесообразней оценить продуктивность теоретических разработок в психологии и профессиональной педагогике при решении прикладных задач.

В этой связи ставлю себе цель: на основе практики обучения и подготовки профессионалов (летчиков) убедить читателя в исключительной

востребованности научной психологии и педагогики в процессе профессионализации. Речь идет об использовании принципов личностно ориентированной образовательной среды в интересах профессионального отбора и формирования профессионально важных качеств, об изучении внутреннего мира человека опасной профессии, его психических и душевных состояний. На отдельных примерах формирования психологической надежности будет раскрыт методологический и методический инструментарий.

Социальная цель — снять односторонность взгляда на армейскую образовательную среду, показав высокий уровень социальной ответственности военных педагогов и психологов за подготовку тех, кто по духовному предназначению должен быть защитником благополучия и мира в своем Отечестве.

Образовательная среда в авиационных высших военных училищах по подготовке летного состава представляет собой единое теоретическое образовательное пространство и непосредственно практику летной подготовки. Специфика опасной профессии такова, что человек не в отдаленном будущем, а тут же сам проверяет степень усвоенности теоретических знаний в интересах сохранения собственной жизни. Молодой специалист непосредственно на практике убеждается в ценности фундаментальной подготовки, ибо именно она обеспечивает его будущую безопасную работу, формируя основы интеллектуального слоя духовного бытия и сознания, определяющего условия для развития летных способностей. Не скрою: военно-педагогическая среда в летном вузе испытывает трудности при создании психологической установки на вуз как на «истинную мастерскую людей», как на культурологический столп армии, а не только «кузницу знаний».

Возможно, демократизация общества в России через школьное и вузовское образование молодежи и профессионализацию армии создаст, наконец, психологические предпосылки для функционирования реальной системы преемственности (непрерывности) обучения и воспитания в школе, авиационных спортивных клубах, авиационных спецшколах, училищах, академиях, боевых частях, ветеранских клубах. Единым нервом, пронизывающим все компоненты названной образовательной системы, выступает духовность, интеллект, культура.

В этой связи следует обратить внимание еще на один упускаемый социальный момент. Специфика авиации такова, что в повседневной практике жизни на ведущие руководящие должности (руководители вузов, тылового обеспечения, кадров, воспитания, управления воздушным движением, штабами, испытанием вооружения и техники, разведки, организационно-мобилизационной подготовки) назначают, как правило,

закончивших летную работу летчиков. Отсюда исключительная важность фундаментальности военно-образовательной системы, конструирующей личность летчика с потенциальными возможностями управлять не только самолетом, но и людьми и событиями.

И, наконец, непосредственно летная подготовка, кроме своей профессиональной цели, исполняет особую сверхзадачу — формирует доминирующее над всем новое жизненное пространство, которое измеряется не только земными мерками.

Прошу снисхождения у читателя из научной среды за недостаточное внимание к разбору литературных источников по близким им проблемам. Надеюсь, само содержание будет говорить о том, что работы психологов, профпедагогов в военных НИИ и вузах используются вполне продуктивно и творчески.

Каков бы ни был характер прикладных психологических исследований, связанных с трудовой деятельностью, им всегда предшествует научный анализ тех ведущих психологических детерминант, которые определяют жизнедеятельность и взаимодействие субъекта труда со средствами и условиями труда, содержание и характер психологических сложностей в достижении конечного результата поставленной задачи. Успех прикладных исследований в области психологии профессионального обучения во многом зависит от использования результатов методологических и фундаментальных исследований личности, сознания, деятельности, общения, воспитания, профессиографии, психологической диагностики.

Исследуя процесс психологического обеспечения безопасности профессиональной деятельности, я исповедую гуманистическую идеологию учета человеческого фактора, суть которой в том, что трудовой процесс выступает не как самоцель, а как условие развития, формирования и воспитания человека в профессии. Поскольку психологическое обеспечение в данном случае рассматривается применительно к летной профессии, будет уместно дать одно пояснение. Летным трудом занимается психология опасных профессий, одной из центральных задач которой является формирование человеческой и профессиональной надежности. Социальная активность человека летающего предполагает формирование нравственных оснований поступков: взять ответственность на себя, проявить личное мужество во благо другим и не только на их глазах. Человек полезен, интересен, необходим, дорог не только как носитель результата труда, но и как источник духовного обогащения других людей и общества в целом. Отсюда проистекают духовные ориентиры и методология подготовки профессионалов опасной профессии. В этом ракурсе психологическое обеспечение выступает как средство создания у педагогов и методистов всех уровней общественной установки на формирование таких

условий трудового обучения, при которых системообразующим фактором выступает личность обучаемого. В соответствии с этим меняется целеполагание профессионального обучения — наполнение мотивационно-потребностной сферы учащегося нравственным содержанием конечного результата обучения. Профессиональные знания, умения, навыки выступают не в качестве центрального интереса личности, а как средство развития своих интеллектуальных и общечеловеческих возможностей и сущностных сил. Сущностная сила личности опасной профессии зиждется на нравственном фундаменте: преодолей себя, сделай добро, **защити**. Поэтому сам процесс обучения пронизан воспитательным императивом: незнание, слабость духа и тела в такой профессии обернутся **горем для других**. Совесть, а не политизированный общественный долг, является генератором активности, которая способствует гражданственным формам поведения в широком смысле этого слова.

Социальными задачами психологического обеспечения специалистов опасной профессии являются:

- 1) создание вокруг их деятельности такого социума, который бы обеспечивал реализацию ими же добровольно избранного **права на риск**, права на самостоятельный высший нравственный **выбор** и решение в случае реальной угрозы для жизни;
- 2) обеспечение при обучении психологически адекватных условий, реально активизирующих и формирующих системную организацию тех психических процессов, состояний и функций, тех свойств личности и организма, которые в своей генетической истории не были достаточно адаптированы к таким факторам, как смена знака гравитационных сил, сжатие времени и пространства, искажение восприятия вещного окружения, интенсификация физиологических и обменных процессов в десятки раз по отношению к естественному биологическому ритму, диссоциации между защитными и приспособительными реакциями и пр.;
- 3) формирование психологической ориентации общественного сознания педагогов на обязательную оправданность нестандартности поведения лиц опасной профессии, которые будут отклоняться от предписанных правил.

Дело в том, что в опасной профессии человек испытывает постоянную потребность расширять рамки риска, т.е. повышать вероятность угрозы жизни, что на самом деле является сознательной защитной реакцией на подавление подсознательных эмоций страха и тяжелых предчувствий. Риск в данном случае выступает как поведенческая категория и отражает уровень достижения профессионализма. Профессиональная надежность выступает как функция человеческой надежности, включающей в себя

высокий уровень критической осознанности своих возможностей, культуру образа жизни и подготовку себя к экстремальным условиям, самосовершенствование, саморегуляцию и саморазвитие как метод постижения свободы в границах моральных и нравственных ориентиров.

Восхождение к профессиональному мастерству возможно только через открытое для других преодоление своих слабостей, усвоение достоинств других, сохранение пролонгированной мотивации и положительной оценки труда окружающими.

Снижение надежности человеческого фактора проявляется, прежде всего, в действиях и поступках в напряженных ситуациях. Общим психологическим основанием ненадежности является снижение **активности** личности. Анализ поведения экипажей и должностных лиц, осуществляющих управление полетом, показал, что ключевой трудностью является принятие решения. Ошибки в решении происходят не столько из-за профессиональной неподготовленности, сколько из-за нравственной неразвитости: конформизм, слабое чувство достоинства, «паралич» воли, синдром чужой спины. Психологическое обеспечение педагогического процесса обучения и воспитания профессионалов операторских профессий летного профиля невозможно без учета сущности взаимодействия биологического и социального в регуляции целесообразного поведения.

Известно, что психологическим содержанием взаимодействия человека и машины является информационное общение. Человек в системе управления **динамическим объектом** не столько принимает информацию, сколько ее преобразует в идеальный продукт — образ полета, который и представляет системное психическое образование, регулирующее как сенсорные и моторные, так и мыслительные акты в процессе адекватного психического отражения окружающей действительности на фоне искажения обстановочной и санкционирующей афферентации. Именно искажение информации от биологических датчиков всех анализаторных систем, несоответствие их показаний инструментальным данным делает образ полета центральным механизмом приведения ложного мира к истинному.

Регуляция поведения летных экипажей с позиции профессиональной нормативности определяется инструктивным регламентом, который, как правило, отражает технологическое развитие событий, особенно в аварийной ситуации, а летчик может совершать действия по другому алгоритму, соответствующему психическому образу происходящего. Гипотеза о случившемся нередко формируется не самим знанием или объективным сигналом о начале аварийной ситуации, а неосознанным предсигналом, выступающим в качестве первичного импульса, организующего внимание и мышление. Отсюда сложность в создании дидактическо-

го учебного материала, опирающегося больше на **субъективные формы отражения**, чем на объективный порядок следования физических сигналов, так как в аварийной ситуации концептуальная модель часто является источником решения, а информационная — лишь инструментом.

Отсутствие у методистов специальной подготовки, и особенно у следователей авиапроисшествий, достаточных знаний о тех закономерностях, которые регулируют психические состояния, поведенческие акты, предвидение, решение, инсайт, приводит к социальной и правовой незащищенности лиц опасной профессии в случае их неадекватного или ошибочного поведения в аварийных ситуациях. Именно в процедурах расследования летных инцидентов в концентрированном виде проявляется психологическая невежественность и административная агрессивность по отношению к человеческому фактору. Человек рассматривается вне его биологической природы и социально-психологической организации, а иногда даже вне анализа предвходящих обстоятельств, превышающих его психофизиологические возможности. Как ни обидно, но это результат слабой гуманитарной подготовки в вузах, особенно в профессиональных школах.

В обыденном мышлении даже сегодня профессиональное обучение представляется в основном как форма и средство приобретения необходимых навыков и умений для освоения конкретной деятельности. А ведь социальная суть профессии — это **будущая жизнь**. Стало быть, методологически крайне важно создать живую преемственность между педагогикой образования и педагогикой действия.

Как было отмечено, сегодня в специальных учебных заведениях, связанных с обороной страны, в школах по подготовке специалистов, работающих в экстремальных условиях, этой преемственности почти нет. И это в условиях, когда бывший школьник в новых жизненных ситуациях по-человечески страдает не оттого, что у него еще нет специальных навыков, а оттого, что произошло рассогласование «модели жизни» с реальностью. Издержки в преемственности между двумя видами педагогики в конечном счете приносят большой как моральный, так и экономический ущерб. Позвольте привести пример из наиболее близкой мне области — подготовки летчиков. За время обучения в училище, несмотря на предварительный психологический и медицинский отбор, отчисляются по **нежеланию** продолжать учебу до 15% курсантов. Обучение одного курсанта за четыре года на современном военном самолете обходится государству в 600–800 миллионов рублей. Вот чем оборачивается социальный инфантилизм юноши. Поэтому развитие и упрочение преемственности школьной педагогической работы с профессионально-техническим образованием (т.е. тем, что сегодня обозначают как непрерывность образования) будет способствовать созданию продуктивных педагогических

условий для формирования образа профессионала. Имеется в виду, что образ своего будущего «Я» формируется не только в виде прагматического средства добывания благ для общества и себя, но и в виде духовной культуры. Профессионализм для педагога — это формирование человека труда, обладающего совокупными специальными, личностными, деловыми и нравственными качествами.

Наш опыт психологического обеспечения педагогического процесса подготовки профессионалов показывает, что в трудовой жизни первое физическое, моральное, этическое, духовное **страдание** начинается от неспособности понять и решить нестандартную, нестандартную ситуацию как в житейских, так и в профессиональных условиях. Острота этого вопроса определяется отсутствием у молодого поколения **потребности** к формированию в себе профессиональной готовности к деятельности в экстремальных условиях.

Подготовка юношества к встрече с трудовой деятельностью немаловажна без учета неких общих черт нашей действительности. В качестве примера назовем некоторые факты, которые предъявляют повышенные требования к психике, личности, организму.

Прежде всего это быстрое изменение окружающей предметной среды, в которой протекает жизнь и с которой взаимодействует человек. Достаточно сказать, что на протяжении жизни последнего поколения людей скорость передвижения транспорта увеличилась в 2–5 раз, скорость технологических процессов на автоматизированных производствах — в 8–14 раз, необходимость быстро принимать решение в задачах оборонного значения — в 30–40 раз. Психологическая сущность взаимодействия человека с машинными, энергетическими комплексами состоит в том, что они могут ввести его в область запредельных возможностей, **не снимая ответственности за его действия**. К примеру, автоматическая посадка воздушного судна с пассажирами в крайне сложных погодных условиях в случае неожиданного сбоя автоматики. Сегодня ошибка человека, управляющего сложным комплексом, приводит к гибели сотен людей или к миллиардным убыткам. Отсюда возникает общественная потребность в формировании социальных качеств личности, ее готовности **принять решение** в нестандартной, нетипичной ситуации.

Быстрое изменение производственной, военной и политической обстановки как свойство современной жизни объективно и настоятельно требует от профессиональной педагогики новых принципов в системе подготовки человека для выработки **дополнительных** способностей к мгновенной актуализации знаний для принятия решения.

Вторым интегральным фактором трудовой деятельности во многих опасных профессиях является исключительная жесткость физиолого-

гигиенических условий среды обитания. Это и перепады барометрического давления, и изменение гравитационных сил, и воздействие профессиональных вредностей, угрожающих здоровью и самой жизни. В результате мы имеем снижение профессионального долголетия на 5–7 лет у летчиков, моряков, шахтеров, водолазов, водителей и пр. как из-за утраты профессионального здоровья, так и из-за потери мотивации к труду.

Анализ технического прогресса с позиции человеческого фактора и его педагогического обеспечения показал, что ожидаемой гуманизации труда не наступило. Техника во многих сферах производства подчиняет себе человека. Профессиональная педагогика не достигла синтеза с инженерной психологией и эргономикой в интересах построения специализированных технических средств обучения для формирования умственных действий, наглядно-образного, практического мышления, логической комбинаторики, рефлексивных решений, визуального мышления, т.е. всего того, что необходимо для надежности операторской деятельности.

В операторских профессиях, в которых заняты 50–70 млн. человек, на сегодня из-за ошибок специалистов происходит до 70% всех аварий и катастроф. Более того, за счет недостаточно развитого обучения профессионалов вновь создаваемая техника в течение 2–3 лет используется лишь на 60–70%. Проведенные нами психологические обследования более трехсот профессионалов, страдающих невротическими расстройствами, показали, что одной из ведущих причин этих заболеваний является несоответствие профессиональной подготовки уровню сложности выполняемых задач. Вот с какой неожиданной стороны проявляет себя профессиональная подготовка.

В подавляющем большинстве случаев ненадежные действия людей происходят из-за отсутствия психологической готовности к нестандартным ситуациям. Тем более что сегодня нестандартность как условие жизнедеятельности приобретает прагматический характер.

Рассматривая проблему профессиональной надежности, следует обратить внимание на прочный штамп мышления: чем лучше подготовлен профессионал **к основной деятельности**, тем лучше он справится с аварийной обстановкой. Это истина очень относительная. Результаты наших исследований говорят о том, что высококвалифицированные операторы, не имеющие специальной подготовки к экстремальным ситуациям, не обеспечивают необходимой надежности. Наиболее сложен для оператора процесс принятия решения. Эксперименты показали, что в аварийной ситуации более 3/4 времени затрачивается на принятие решения. Увеличение времени принятия решения обусловлено **неумением применить знания** в опасной обстановке, психологически взять ответственность на себя, в 50–60% случаев профессионала охватывает страх **за последствия**

своих действий, за возможность ошибки. Многие затянутые действия определяются слабым волевым импульсом, привычкой к опекунству, слабохарактерностью. Это, так сказать, социальная сторона проблемы, но есть и чисто научная. Наш опыт экспериментальных исследований поведения человека в условиях реальной угрозы жизни показал, что не эмоциональная напряженность, а психические состояния обеспечивают деятельность в экстремальных условиях, которая организуется по другим законам. К примеру, в обычной деятельности доминирующий мотив повышает работоспособность, в аварийной ситуации он может сузить восприятие и исказить оценку истинной угрозы. Если в обычной профессиональной деятельности стойкий стереотип как основа автоматизированных навыков способствует сноровке и легкости осуществления операций, то в аварийной ситуации он тормозит переключение внимания с режима репродуктивного функционирования к продуктивному, т.е. **препятствует созданию новой информации, нового решения**. Это принципиальное положение. Дело в том, что при профессиональной подготовке операторов много внимания уделяется знаниям технологии процесса управления объектом с помощью контрольного оборудования. В аварийной ситуации регулирующим моментом выступает не информационная, а концептуальная модель, и в этом родовое отличие нормально текущего трудового процесса от аварийного.

Более того, многие экстремальные ситуации требуют от человека включения таких свойств психики, которыми природа его не одарила. Вот почему так важно для профессиональной педагогики психологическое обеспечение.

В результате усилий отечественных ученых-психологов были определены ведущие свойства психики, развитие которых обеспечивает успешность действий. К ним относятся оперативное мышление и предвосхищающие реакции, способность к сопряженным действиям, к одновременному выполнению равномотивированных задач. Особую роль играют способности человека по отдельным признакам **предугадать ход развития** еще неразвернувшихся событий. Проведенные эксперименты при моделировании реальных аварийных ситуаций показали, что после обучения и тренировки подобных качеств удалось снизить эмоциональную напряженность в этих условиях на 50%, уменьшить количество ошибочных решений на 80%, сократить время принятия решения в 3–5 раз.

Не в фокусе внимания остается и проблема формирования личности специалистов опасных профессий. Знания, умения, навыки — это не все, ибо при ликвидации той или иной аварийной ситуации требуются, кроме надежного **поведения**, еще **поступки** высокого нравственного содержания. Отсюда следует, что включение в психологическое обеспечение процесса

обучения умения преодолеть экстремальную ситуацию должно следовать за формированием готовности к действиям в аварийной ситуации как нравственной категории. В данном случае речь идет о формировании личности, способной воспринять не штамп, муштру, а самостоятельность суждений. Удивительно, но факт, что вся регламентирующая литература, определяющая порядок действий и операций в аварийной обстановке, насквозь технократична и нацелена на соблюдение правил безопасности для техники (по крайней мере, в авиации). В реальной аварийной ситуации, как было сказано, сигналы следуют в своем объективном порядке, но психически они отражаются в порядке их субъективной значимости. Опасность всегда субъективна. Вот почему так много формальных нарушений в действиях, ибо сплошь и рядом пунктуальность исполнения инструкций не приводит к благополучному концу. Сегодня от человека опасной профессии требуется специальная готовность к творчеству.

Для педагога сам процесс формирования профессиональной надежности крайне важен, так как он позволяет углубить в человеке самое ценное — творческое начало. Только хорошо развитые творческие способности дают возможность создать эмоциональный буфер против главного стрессора — неопределенности информации и отсутствия уверенности в успешности принятых действий. Формирование **действий для** решения нестандартных ситуаций в конечном счете выходит на формирование профессиональной надежности, но для педагога развитие задатков и формирование этих способностей есть не что иное, как углубление в ученике познавательной активности. Будут сформированы эти базовые свойства психики — легче будет педагогам в системе профессионально-технического обучения использовать творческую способность для воспитания конкретного профессионально важного качества. Формирование профессиональной надежности может служить педагогическим средством воспитания по принципу восходящей спирали: вначале человека превратить в профессионала, готового к труду, а затем из профессионала сделать человека, достойного его профессионального сообщества. Вот почему подготовку к нестандартным ситуациям следует рассматривать как педагогический способ соединения трудового и нравственного воспитания. Все вышесказанное относится, конечно, прежде всего, к профессиональной педагогике опасных профессий.

Но не менее важна и напрямую с этим связана проблема психологического обеспечения нравственных основ поведения людей в экстремальных условиях.

В современной жизни, общественном сознании и практике, в межличностных отношениях происходят открытые глубинные изменения, требующие теоретико-практического психологического обеспечения.

Психологическая сторона здесь особенно значительна, поскольку глубокие изменения касаются психологических деформаций, прежде всего таких, как духовная глухота, цинизм, социальная пассивность, дегуманизация максималистских устремлений, антиобщественные поступки, этнические предрассудки (национализм, шовинизм), девальвация нравственных идеалов и прочие негативные общественные явления. Психологический парадокс состоит в том, что снижение общественной морали и падение нравов происходят на фоне декларирования социальной и демократической обеспеченности гражданских прав, на фоне создания условий высокого уровня для интеллектуальной деятельности и технического прогресса. Что касается технического прогресса, то он, помимо всего позитивного, породил три негативных момента: повысил цену допустимой ошибки, создал «диктатуру» производителя и, наконец, создал основу развития технократического мышления как системы регуляции общечеловеческих ценностей (продукт труда подчас ценится выше, чем сам человек). Недостаточная психологическая ориентация технического прогресса на развитие собственной сути личности человека и его гуманистического предназначения привела к созданию разрушительных средств, угрожающих экологическому благополучию планеты и самой жизни на земле. В общественной практике возникла новая психологическая ситуация, когда собственно творческое действие человека разумно обернулось не только добром, но и злом. Из всего сказанного вытекает, что перед научной психологией возникает задача исторического масштаба: разработка всеобщего закона управления психологической гармонией материального и духовного в конечных практических целях функционирования демократического общества.

Конкретные задачи психологического обеспечения нравственных основ поведения людей в экстремальных жизненных ситуациях диктуются, во-первых, наличием таких природно-социальных явлений, как стихийные бедствия, эпидемии, экологические катаклизмы, во-вторых, психологической сутью опасных профессий, сопряженных с авариями на транспорте, атомных станциях, шахтах, энергоблоках, химическом производстве и т.д. В этой связи возникает необходимость разработки совершенно нового направления, а именно психологии опасных профессий, которая определяется не только необходимостью обеспечения управления большими человеческими массами, но и осознанием глубоко эшелонированных нравственных оснований коллективных поступков граждан. Ибо экстремальные ситуации, получившие широкий общественный резонанс, обладают скрытым отдаленным психологическим воздействием на сознание масс, вызывающим деформацию нравственных ценностей, состояние тревоги, панических настроений, психической угнетенности, чувства со-

циальной незащищенности и порой слабоуправляемой агрессии. Нынешний терроризм, бандитизм, «военные разборки» — огорчительное тому подтверждение. Отсюда и задача формирования психологической готовности в процессе непрерывного обучения не только профессиональных знаний, навыков, умений, но и профессиональной надежности во нестандартных экстремальных ситуациях.

Задача формирования пролонгированной надежности человека опасной профессии предполагает создание базисных оснований человеческих поступков в экстремальной ситуации: принять самоличное решение, проявить высочайшую организованность, личное мужество вплоть до самопожертвования ради блага других. Другими словами, профессионализм и компетентность людей опасной профессии зиждется на нравственном фундаменте, а не на эгоизме.

Психологическая суть воспитательного процесса моральной готовности личности вступить в противоборство с экстремальной ситуацией состоит не столько в сострадании, сколько в активности, причем побуждающим мотивом будет не ситуация «на миру и смерть красна», а сама совесть. Такого рода психологическая подготовка будет способствовать формированию гражданских форм поведения.

Формами подготовки профессиональной надежности людей опасной профессии в военном ведомстве стали компьютерные технические средства обучения, позволяющие моделировать проблемные ситуации в интересах выработки ответственных решений, создание игровых ситуаций в массовидных явлениях, полигонное моделирование психологического содержания экстремальных ситуаций, полунатурное моделирование реальных производственных нестандартных ситуаций на специальных тренажерах, деловые игры по разбору поведения людей в реально случившихся экстремальных ситуациях. Указанные формы стали эффективны благодаря наполнению их психологическим содержанием. Ключевым моментом здесь является формирование нестандартных действий, нетривиальных решений, эвристических программ, вероятностного прогноза, т.е. тех антистереотипных актов, которые и обеспечивают выживание по-человечески. Дополняет эту работу профориентационная пропаганда, профессиональный и психологический отбор кадров для опасных профессий, создание тематических курсов, пособий, кинофильмов.

Конечная государственная цель психологического обеспечения надежности деятельности людей в экстремальных ситуациях состоит в сохранении высокой гражданственности, социальной устойчивости, нравственной силы и правопорядка в образе действия.

Духовно-интеллектуальные основы профессионализма в опасной профессии

Анализируя результаты научных исследований в области обучения и подготовки летных экипажей, причин аварийности, нарушений летных законов, изучая причины утраты летной мотивации, приходится констатировать, что психологической причиной указанных негативных явлений нередко является слабый профессионализм. Имеются в виду не собственно факты ошибок в управлении, а более высокие уровни: духовная обедненность личности обучаемого, шаблонность педагогических форм подготовки, неразвитость моральных и нравственных основ поведения при планировании уровня риска для подчиненных. Понятие «профессионализм» толкуется мною довольно широко. Поэтому необходимо обосновать полезность такого толкования.

Профессионализм в авиации — это гарантия безопасности полета, он, как и все в авиации, имеет свои специфические особенности. Профессионализм — это базовое фундаментальное свойство пилота как личности. В авиации профессионализм — основа не только летного долголетия, но и жизненного.

В каждой профессии три категории ее освоения — работники, специалисты и профессионалы.

Профессионализм — это высшая категория качества, которая не может быть раскрыта только служебными признаками профессии. Почему? Если понимать под профессионалом специалиста, достигшего вершин мастерства, то тем самым его качество будет определяться первично **исполнительностью** в соответствии с нормированной заданностью и лишь вторично — активностью субъекта труда. Специалист-профессионал — это человек, достигший высокого уровня мастерства, позволяющего ему исполнить задание с **требуемым** качеством, надежно и эффективно достигать стабильного результата. В основу подготовки такого специалиста закладываются знания, умения, навыки в соответствии с профессиографией его действий. Механизмом достижения высоких результатов являются тренажи по заданной программе. Таким образом, если введенное понятие «профессионализм» свести к понятию «специалист», то ведущим (системообразующим) качеством выступает заданность, т.е. нормированность действий. Педагогическим обеспечением механизма тренажа тогда будет исполнительность, а методическим содержанием обучения — стереотипность, шаблон, натаскивание. Практика многих профессий показала, что следование подобной установке дает возможность подготовить специалиста достаточно высокого класса.

Однако для формирования профессионализма, обеспечивающего гарантированную успешность и безопасность жизни и труда в опасных профессиях, такой подход лишь условен. Дело в том, что психологической добавкой к профессионально важным качествам специалиста опасной профессии является осознание, что профессиональные знания, умения, навыки не есть центральное звено личности, а лишь средство развития своих возможностей и сущностных сил. Вот почему для опасных профессий профессионализм — категория человеческого бытия, представляющая систему личностных, мировоззренческих, деловых, профессиональных, моральных и нравственных качеств человека. Стержнем нравственного императива здесь является мораль подвижничества, для которой самосохранение не стоит на первом плане.

Опасная профессия требует от человека, во-первых, постоянной социально-психологической готовности к работе в экстремальных условиях, во-вторых, наличия выраженных врожденных психофизиологических задатков, в-третьих, исключительно пластичной нервной системы, позволяющей перманентно формировать гибкие нейросинопсические связи, новые функциональные свойства, обеспечивающие такие процессы, как создание образа, интуиция, предвосхищение. В опасной профессии есть и постоянно действующий фактор — процесс актуализации тех глубинных резервов души и тела, которые размеренная земная жизнь практически не востребует. Другими словами, речь идет лишь о приобретении некой избыточности степеней свободы как в пространстве, так и во времени.

Принципиальной особенностью опасной профессии является то, что человек перед опасностью не может закрыть лицо «биологической чадрой». Он должен не только уметь избегать опасность, но и преодолеть ее, если она неотвратима, не приспособливаться, а преобразовывать ситуацию (задачу) в состояние управляемости, т.е. переводить свою жизнедеятельность в другое пространство. Люди опасных профессий, к примеру, летчики, подводники, минеры, водолазы, проходчики, космонавты, парашютисты, пожарные и др., обеспечивают безопасность прежде всего другим, что и образует нравственную основу опасной профессии.

В опасной профессии некомпетентность, эгоизм, равнодушие всегда приносят несчастье **другим**. Побуждающим мотивом профессионала в экстремальной ситуации является не столько сострадание, сколько долг. Смысл его духовной жизни, его крест состоит в том, чтобы вершить добро, трансформируя совесть в решимость, а мужество — в профессиональную поступков.

Профессионализм подтверждается потребностью человека в добровольном, свободном выборе своей судьбы — преодолеть себя, пойти

на риск в интересах других. Развиваемые совесть, дисциплинированность и самодисциплина, жизнелюбие и воля — вот первые нравственные ступени восхождения личности летчика (особенно военного) к вершинам нравственной ценности — защитить чужую жизнь. Таким образом, личность профессионала созревает **внутри себя**, и лишь затем ее разумное и чувственное содержание обретает социально значимую и профессиональную мотивацию. Из этого следует, что основная составляющая профессионализма — в генах человека. Для летчика-профессионала, в моем понимании, «духовное пространство» — не метафора, а социальная реальность его взаимоотношений со своей совестью. Это и есть то системное свойство, которое отличает профессионала от **специалиста**.

Психологическое содержание внутреннего мира летчика состоит в том, что оно формируется любовью к полету, потребностью в духовной свободе. Такая духовная свобода противостоит духовной глухоте. Понятие «профессионализм» многомерно, многослойно. Это мера зрелости, сознания, целостности натуры, весть добра. Зрелость начинается с формирования личности летчика, суть которой в центральном интересе, жизненной установке — летать. Профессия — судьба. Профессионализм как состояние души формирует стремление к расширению своих возможностей. А что это означает в опасной профессии? Это достижение мастерства за счет расширения границ риска, т.е. повышения вероятности встретиться с ситуацией, требующей выхода за рамки его психофизиологических возможностей. В данном случае сама опасность формирует характер человека в условиях повышенного риска, являясь чертой его зрелости и надежности. Риск — это не легкомыслие, а воля, выдвигающая перед разумом задачу выхода из опасной нестандартной ситуации. Побуждение к самосовершенствованию с риском для своей жизни в данном случае нравственно, так как мастер-профессионал свою конечную цель видит в гарантировании безопасности жизни других людей.

Питает профессионализм даже в самом начале становления специалиста познавательный интерес к неизвестному. Познавательный интерес к нестандартному, необычному легко подавляет чувство страха, развивает способность опережать ход событий, формирует жизненную установку не только на исполнение, но и на творческое решение. В этом состоит суть психологической защиты от постоянного стрессогенного воздействия летного труда, в этом истоки профессиональной и человеческой надежности летчика.

Специалист-летчик почти безошибочен в своих действиях, детерминированность которых определяется как целями, так и обстоятельствами полета. Профессионал-летчик **независим** в воздухе (имеется в виду способность преодолеть сложные условия полета). Независимость обес-

печивается работой над собой, самовоспитанием, переходом от сознания к самосознанию, от навыков — к формированию психических качеств, т.е. тех способностей, которые переводят знания в действия, а поведение — в поступки.

Безусловное слагаемое профессионализма — это структурная реорганизация личности в труде. В частности, для летного ремесла трудно представить профессионала без умения ставить самому себе ограничения, знать свое тело, душу, свои возможности и слабости, предельно точно чувствовать снижение готовности идти на риск, определять уровни своего психического состояния. Таким образом, летчик, каковы бы ни были его летные способности, без соответствующей духовной культуры профессионалом в широком смысле стать не может.

Духовная культура человека — это очень сложное и трудно определяемое явление. Она включает понимание таких высоких материй, как добро и зло, грех и очищение, планетарное мышление и вселенское сознание, космогонический дух и связь с высшим разумом. Профессионал-летчик, постоянно работая в зоне опасности, более остро чувствует свое предназначение в мире бытия, он более ответственен не только перед законом, но и перед своими пассажирами, так как его ошибка — это его грех, страдания его совести, ибо ценой ее могут быть чужие жизни.

Одной из этических составляющих летного профессионализма является право на осознанный риск. В летной профессии риск — это не только сами действия, но и условие для повышения своего мастерства. Риск — это еще и инструмент преодоления природной человеческой слабости перед опасностью. Риск в данном случае — это сознательное по своей психологической сути защитное действие в подавлении подсознательного страха и неприятных ощущений. Риск в опасной профессии выступает как тест на личностную зрелость профессионала. В риске профессионала гораздо больше ума и решимости, чем жертвенности, в риске есть надъиндивидуальное: стать на время «неземным» существом. И в этом космогоническая суть летного профессионализма.

Состояние духа — подъемная сила надежности профессионала — достигается в первую очередь за счет самосовершенствования, саморегуляции и саморазвития. Будучи на земле, трудно оценить состояние человека в воздухе, поэтому и затруднена индивидуальная помощь ему, поэтому так велика роль внутренней культуры самого профессионала, поскольку его нравственные нормы поведения строятся на осознании своих возможностей. Именно это дает ему внутреннее право на личную инициативу при планировании степени сложности и динамики осваиваемых полетных упражнении.

Собственно духовная самостоятельность формирует еще одно качество летного профессионализма — психофизиологическую готовность к жизнедеятельности в необычной среде. Для обеспечения профессионализма необходимы особые функциональные органы, механизмы, обеспечивающие гибкую приспособляемость организма к смене знака гравитации, к новой оценке пространства и времени, к мгновенному восстановлению искаженного восприятия своего пространственного положения, способность психики работать в условиях помех, близких к полезному сигналу, в условиях решения равномотивированных задач. Другими словами, человека необходимо не только учить профессии, но и постоянно **переучивать**. Нервную систему, анализаторы, обменные процессы выводить на новый специфический уровень функционирования, превышающий земные стандарты. Это означает, что для достижения высокого уровня профессионализма необходимо иметь профессиональное здоровье, т.е. способность сохранять работоспособность в условиях воздействия как обычных (хотя и в крайних своих значениях) раздражителей, так и тех, которые в практике земной жизни не встречаются. При этом заметим, что 12–18% летного состава при полетах в облаках испытывают невыносимо навязчивую иллюзию «перевернутого полета», более 40% знакомы с феноменом восприятия звезд как аэронавигационных огней летящего самолета, не менее 25% испытывают иллюзию остановки течения времени, «застывания» пространства, «разбухания» горизонта и т.д. Или, скажем, умение не потерять сознание во время выполнения фигур высшего пилотажа, когда при увеличении силы тяжести кровь перемещается в нижнюю часть тела, и у человека поднимается систолическое давление до 250 мм рт.ст. В полете на маневренном самолете человек физически видит землю сверху, а небо внизу и при этом, будучи в твердом уме, чувствует, что его таз находится на обычном месте. И все это обрушивается на его бедное сознание, которое должно этот квазимир перевести, как переводчик, в мир истинный. Трудно представить, как можно 90-тонный летательный аппарат на скорости 350 км/час опустить на бетонку так, чтобы пассажир не проснулся.

И еще об одной особенности профессионализма летной профессии — сохранение летного долголетия. Специфическая особенность летной профессии — постоянное переучивание на новую авиатехнику в условиях, когда требуется сформировать не менее 30–40% навыков для работы с пультами и усовершенствованными системами.

Новая техника предъявляет свои требования к человеку, главное из которых — реализовать идеи, заложенные конструкторами в летательный аппарат. Вот здесь-то и проявляется высшее качество профессиона-

лизма — творческая потенция, динамичные характеристики психики, духовная сила, управляемая природная одаренность.

Профессионализм весьма наглядно проявляется и в общении летчиков между собой. Об этом красноречиво говорит язык профессионалов, точнее, их жаргон. Жаргон — это не только спрессованный опыт, сублимат знаний и понятий, это еще и средство духовного понимания. Правда, жаргон профессионалов есть знак кастовости, но он вместе с тем представляет собой и образ, символ духовного состояния, выражения высших чувств, непонятных непосвященным. В жаргоне всегда есть подтекст второго «Я». Жаргонная речь — это не столько выраженная мысль, сколько выражение состояния сознания и его связи со своим двойником-подсознанием. Характерно, что для представителей опасных профессий жаргон часто имеет форму юмора и веселого жеста, но иногда совсем необычную, а именно — выразительного молчания. Молчание профессионала, особенно в крайних ситуациях, — это психический акт не столько погружения в себя, сколько перехода с речевого на неречевой уровень общения. В летном труде профессионал достигает способности понимания физических ирреальностей (в виде потери Земли, неземного одиночества, ощущения Вселенского дыхания космогонического пространства). Подобные психологические особенности пребывания сознания человека «там» и «тут» придают летному профессионализму, ныне еще недостаточно понимаемому, особый личностный смысл, а профессия оценивается как дар Божий. Таким образом, ядром профессионализма является личность, а ее ведущим профессионально важным качеством — интеллект. Но генерирующей опорой летного профессионализма является все же духовность человека как живая связь времени и пространства: где мы были, где мы сейчас и где мы будем.

Рассмотрим не предметное содержание профессионализма, а нравственное. Профессия летчика — опасная и рискованная и лишь во вторую очередь романтическая. Она требует от человека дополнительно к тому, что ему дала природа, постоянного совершенствования своей психики, своего организма, своего духа и воли. Воспитание летного профессионализма начинается с формирования личности учащегося. Однако в авиационных училищах психология воспитания личности будущего летчика остается на периферии внимания педагогов. А ведь с позиции психологии профессионализма усвоению прикладных предметов должно предшествовать или идти параллельно с ним формирование центрального интереса, жизненной установки на летную профессию. Еще на стадии первоначальной подготовки летчика педагогическое обеспечение процесса приобретения профессионализма заключается в духовной закладке нравственного императива в виде жизненной альтернативы: непрофессионализм

летчика — это в конечном итоге аморально, безнравственно. Но ввиду того, что у преподавателей летных училищ психология предметника превалирует над психологией воспитателя, не удается сформировать у курсантов должную интеллектуальность и творческую активность. Нередко это заменяется жестким моральным давлением примеров из области авиационной аварийности.

В каждом полете может возникнуть ситуация, о которой еще нет полных знаний, а тем более нет опыта для ее преодоления. И тогда включается интеллект, предвидение, т.е. творческое решение. Так зарождается мотив и познавательный интерес к неизвестному. Именно осознание курсантом, что познавательный интерес способствует уверенности в благополучном исходе полета, легко подавляет чувство страха, развивает способность опережать ход событий, формирует профессиональную установку не только на исполнение, но и на творческое решение возникающих в полете проблем. В этом и состоит одна из форм воспитания психологической защиты стрессогенного воздействия опасности летного труда. В этом начало профессиональной и человеческой надежности летчика. Здесь, конечно, колоссальна роль летчика-инструктора, который почти всегда практический психолог.

В начале воспитания профессионализма, когда еще только формируется сознание необходимости неукоснительного исполнения летных законов, педагогическое мастерство состоит в том, чтобы сознание воспитателя все глубже входило в самосознание воспитуемого. Воспитать привычку самому себе ставить ограничения, выработать мотив к саморазвитию необходимых летных качеств, постоянному самосовершенствованию и только этим путем подниматься к вершинам летного мастерства — такова первооснова профессионализма. Летчик, каковы бы ни были его летные способности, без соответствующей духовной культуры истинным профессионалом стать не может. В данном случае под культурой понимается потребность в развитии интеллектуальных возможностей, а не только исполнительских функций.

Сегодняшний военный летчик, как известно, испытывает по многим направлениям бытовой дискомфорт, но он преодолевает его. Однако гораздо большие тяготы он испытывает от духовного дискомфорта — недоверия к нему, отказа в росте за «нормативный потолок», «бумажной замордованности», непонимания и равнодушия к романтической, т.е. постоянно преодолевающей опасность неизведанной жизни летчика. Когда творческий поиск наказуем, романтизм профессии вызывает насмешку, а альтруизм — недоверие. Когда за сломанное вместе с позвоночником шасси делается денежный начет, профессионализм личности оборачивается духовной глухотой, озлоблением, антиобщественными поступками, трусостью и даже

предательством. В основе всех этих негативных явлений лежат психологические механизмы. В авиацию, как правило, приходят целеустремленные молодые люди, с богатой эмоциональной сферой, выраженным характером. Воспитание способствует формированию личности, если не исключительной, то неординарной. Вот почему малейшее изменение в социальном климате, особенно в отношении его профессиональных качеств, воспринимается крайне болезненно, хотя зачастую скрытно. Отсюда кажущаяся необоснованность поступков. Ломкость и хрупкость внутреннего мира летчика обусловлены не столько сложностью летной работы и даже не полетами в опасных условиях (чаще всего это только радость), а психологическими ограничениями его нравственных побуждений и инициативных устремлений административным прессом со стороны нелетающих лиц и служб. Да, такова особенность людей опасных профессий. Поэтому педагогическое воспитание, регулирующее оптимальный баланс между личностными устремлениями и общественной необходимостью, должно стоять на более высоком, чем нынешний, уровне.

Для профилактики негативных поступков авиаторов главное средство — поступательно-восходящий рост летного профессионализма, позволяющего выполнять наиболее сложные и опасные задачи.

Профессионалы-летчики могут быть причислены к «цвету нации» в любой стране. Их жизнь и труд доказывают, что именно в опасных ситуациях интенсивнее развивается в человеке человеческое, нравственные потребности в делании добра: люди обучаются осознавать себя в других и тем самым создавать **способ** проявления в себе высшей ценности — нравственности.

Психология профессионала в условиях рыночной экономики

За 1995–2006 гг. произошли более 100 летных инцидентов, приведших к гибели более 1000 пассажиров и летных экипажей. Рост летных происшествий как всегда определялся многовариативными причинами и обстоятельствами, связанными с ненадежностью техники, ошибками экипажа и управлением полетами. Однако четко обозначилось возникновение ранее нехарактерных причин: пренебрежение летными законами со стороны руководителей акционированных летных компаний, резкое снижение профессионализма среди «наемных» летных экипажей, примат коммерческой выгоды над законами безопасности полета, снижение медицинского и психологического контроля за нормами труда, отдыха,

питания, за тенденциями извращения профессионального смысла летного дела. Достаточно привести один пример. В одной из авиакомпаний в тексте трудового соглашения сказано, что летчик есть «перевозчик грузов и пассажиров с одной точки в другую», чем и определяется его профессиональный статус.

Было бы крайне предосудительно новые экономические условия в гражданской авиации сводить только к бытовым трудностям и своеобразию «русского капитализма», все неудачи объяснять подменой принципа воспроизведения капитала принципом криминальной наживы. Что же касается таких фактов, как дороговизна горючего и эксплуатация аэродромов, отсутствие запчастей, старение авиационной техники, малый ресурс двигателей, то, по моему мнению, их скорее следует относить к «извращенно-тоталитарной приватизации», «теневому акционированию», чем к фундаментальным чертам реформаторской политики в Российской Федерации.

Психологов, ученых-гуманитариев интересует, прежде всего, как авиатор себя чувствует в новом политико-экономическом климате, в каком направлении развивается его мироощущение. Ведь в новой политике, в новой организации человек со старыми взглядами не приживается, в лучшем случае он приспосабливается и тем самым теряет свое лицо и достоинство. Если это случится с летчиком, то он сам становится угрозой для безопасности полета, ибо самый опасный враг человека летающего — его же психика. Поэтому проблема понимания своего места и положения в новом «рыночном пространстве» далеко не риторическая, а прямо относящаяся к безопасности полета. Собственно психологический анализ тех нарушений летных законов и правил, которые способствовали в 1994–2006 гг. появлению аварийных и катастрофических ситуаций в полете, указывает на их причинную связь с **деформацией сознания организаторов летного дела вне государственного контроля**. Порой создается впечатление, что некоторые организаторы частных авиакомпаний смешали в кучу приватизацию техники, аэродромных сооружений, в том числе авиаторов. Ими не осознана психологическая суть акционирования как многомерного явления, меняющего личность авиатора, его потребности, мотивы, его отношение к себе, к труду, к администрации. Подтверждением сказанному служит тот частный факт, что в сознании оставшегося управленческого и административного аппарата, приспособившегося к новым условиям, существует мнение о том, что летчики выступают лишь заложниками «приватизации». Все это так и не так. Вначале зададимся вопросом: что нового в специфику летного дела привнесла новая организация перевозок?

С социально-психологической точки зрения, акционирование, т.е. разгосударствление собственности, есть не что иное, как переложение забо-

ты о благополучии и стабильности жизни труженика с плеч государственных на собственные. Меняется и сам принцип управления: центробежные механизмы управления утрачивают монополизм, уступая место **механизмам самоуправления**. В переводе на практический язык это означает, что сменился принцип приоритетности в распределении прибылей и благ. Отсюда следовало ожидать резкого повышения общественной значимости **основного источника** благополучия и благоденствия акционеров — летных экипажей и диспетчеров воздушного движения. Стало быть, их способности, профессионализм, культура, деловая хватка должны стать не только социальной, но и экономической ценностью. Ведь в предложенных новых экономических условиях государство их не содержит, они сами являются маткой в медоносном улье. Отсюда и формируется у летного состава **новая потребность быть опорой самоуправления**, быть носителем результата, а не служить как прежде средством его достижения. Однако не все благополучно в «королевстве свободных акционеров», если дело доходит до забастовок и даже до невероятного — попыток летного состава бороться за свои права с помощью голодовок!?

В этой связи опыт работы Ассоциации летного состава РФ показывает, что ведущей социально-экономической причиной снижения мотивации к рыночным формам организации летного труда, падения летной дисциплины, снижения личной ответственности и летного профессионализма при принятии решения на вылет в условиях повышенного риска является политика авиационных акционерных сообществ.

Проще говоря, в существующих формах акционирования авиационных подразделений труженик по своему социальному статусу остается государственным служащим с остаточным принципом финансирования. А увеличение окладов явилось платой не за полет, а за социальный обман. Не произошло признания возвышающей роли личности в летных экипажах в нейтрализации опасных факторов полета, а стало быть, их **ведущей** роли в материальном благополучии всего авиационного сообщества. В содержание понятия «нейтрализовать опасные факторы полета» вкладывается **право** летчика активно противостоять **любой** экономической целесообразности, если она угрожает жизни людей. Сегодня стало расхожим мнение, что обстоятельства «давят, толкают летчика на нарушения». Так было всегда. И дело не столько в самом нарушении, сколько в способности экипажа определить границу расширения риска. Вот с этого жизненно двойственного момента, укладываемого в понятия «должно» и «можно», рождается, развивается и воспитывается личность профессионала.

Что или кто противостоит опасному фактору в полете? Большинство ответит: «Экипаж, **исполняющий** регламент, инструкции». Но психологическая суть этой истины состоит в том, что вначале экипаж вне всякого

«должен» субъективно оценивает несоответствие режима полета границам принятой нормы. Это означает, что сама опасность, ее глубина и величина зависят от чувственного и волевого начала, заложенного в летчике, от его нравственного стержня. Этим самым я утверждаю, что любому как нормированному, так и ненормированному угрожающему обстоятельству противостоит не живой автомат, напичканный инструкциями, а внутренний мир летчика и этические нормы авиационного сообщества, т.е. те пропорции добра и зла, которые и составляют нравственный климат.

Выше было достаточно сказано, что не только летные способности, но и профессионализм (любой) начинается с личности. Личность, в свою очередь, складывается тогда, когда она начинает мыслить нравственными категориями добра и зла. Это научно обоснованные посылки, факты, наблюдения жизни следует глубоко вобрать в себя. Именно осознание вышесказанного поможет усвоить другое не менее важное утверждение, что принцип долженствования, обязывающий летчика строго и неукоснительно следовать правилам, надежно срабатывает лишь в случае, когда летческой индивидуальности придан духовный вектор ответственности. За этими общими послылками стоят основательные экспериментальные данные, касающиеся обучения и развития личности летчика. Еще раз остановимся на этих вопросах, так как в условиях коммерциализации они приобретают особый смысл в обеспечении безопасности полета. Почему я так акцентирую внимание на нравственной ориентации мотивов и поступков летных экипажей? Дело в том, что надежность летчика как человека начинается с духовности, которая преобразует знания в ответственность за жизнь пассажиров. В этом случае в его мироощущении профессиональная опасность всегда будет представлена как вынужденная норма. Но есть особые опасности, угрожающие благополучному полету именно антидуховного порядка. В сегодняшней авиационной практике эти антидуховные опасности имеют материальное воплощение в нравственных трансформациях личности летчика. Этому способствует введение в доминирующую задачу пилота коммерческого интереса, прямой личной материальной заинтересованности, введение в мотив достижения успеха конкурентоспособности как образа жизни. Соответственно за новыми правилами труда последовали изменения ценностных ориентаций, смена мотивов и потребностей. Казалось бы, все происходит естественным образом — человек работает, чтобы жить достойно, с достатком, обеспечивая себе все блага цивилизации. В этой связи еще раз подчеркиваю, что для летчика все это может выступать как следствие труда, но не как цель. В этом особая специфика летного труда.

В человеке, как известно, заложено двойственное начало: животное и социальное, отсюда разные уровни мотивов. В бессознательной сфере

дремлют мотивы жадности власти, господства над другими, наслаждения, сексуальной страсти и пр. Поэтому, если в социальной жизни мотивы выживания, конкуренции, жадности власти одобряемы, человек быстро становится агрессивным, злобным, жестоким и циничным. Осуществляемая коммерциализация в отношениях между людьми вне воспитания социально значимых этических норм закономерно проявится в поступках и действиях экипажа, не соответствующих правилам не только безопасности полета, но и здравому смыслу. За всем этим стоят психологические законы поведения. Возьмем, к примеру, летные способности. Ведь мы о них судим по действиям и реакциям на окружающий мир. Это означает, что летчик реализует свои способности в зависимости от того мира, который формирует социальный заказ на его способности. Что сеем, то и жнем. К счастью, жизнь не так безысходна. Всегда есть возможность противодействовать злу.

В условиях коммерциализации **общественных отношений при достижении целевых задач** сохранить личность летчика возможно лишь при сохранении духовного летного климата. Только тогда станет возможным более или менее гармоничная трансформация цели коммерции в общественно полезную деятельность. Опыт ученых Научно-исследовательского института авиационной и космической медицины по изучению формирования у летчиков профессионально важных качеств показал, что именно воспитательная ориентация на добродетельную деятельность позволяет наиболее глубоко раскрыться творческим способностям в их индивидуальном преломлении. Вместе с тем трезвая оценка сегодняшней жизни заставляет признать, что рыночная экономика подняла роль фактора самостоятельности человека, его творческой деятельности. Именно конкуренция подталкивает к самоактуализации, самоутверждению личности. Поэтому профессионализация летных экипажей требует существенного расширения интеллектуального горизонта и далеко выходит за рамки нормативного пилотирования.

Что характерно для сегодняшних коммерческих рейсов? Именно ненормированность решений выбора более рискованных альтернатив, неопределенность в достижении конечной цели, недостаточная информация. Вот тут-то и нужен профессионал, у которого раскрываются ненормативные способности, так как предоставлена свобода выбора, свобода в формах достижения цели. Казалось бы, мечта сбылась, но почему-то в этих условиях аварийность возросла. Одна из причин — недостаточный профессионализм всех участников полета. Причина в том, что в прошлом у большинства авианачальников и у летного состава способности были ограничены социальными нормами. Ненормативные способности к творчеству, к нестандартности мышления, к осознаваемому и планируемому

рisku не поощрялись, а лишь получали «добро» в исключительных случаях. Но личность по подсказке не развивается. Профессионал, как уже было сказано, начинается с духовных способностей, т.е. с оценки, самооценки и прогноза своих возможностей, этического, т.е. нравственного, подхода к выбору альтернатив рискованных решений. Известный исследователь в области способностей академик В.Д. Шадриков пришел к выводу, что без способности духа трудно проявляться другим способностям. В каждом творческом начале содержится духовное, а не наоборот. Мой личный опыт общения с выдающимися летчиками-испытателями на земле и в полете подтверждает эти мысли. Профессионалов, божьей милостью «приговоренных» к Небу, характеризует жизнелюбие, страсть, творчество, совестливость и свобода выбора решений при защите чужой жизни. Показателем культуры профессионала является стремление к обогащению знаниями, его социальной зрелостью — «свобода как познанная необходимость».

Но самое главное, каковы бы ни были летные способности и природные задатки, летчик без соответствующей духовной культуры профессионалом в широком смысле этого слова стать не сможет. Во всей инфраструктуре авиации среди многих составляющих профессионализма культура является ахиллесовой пятой. Коммерциализация летного труда особенно обострила бескультурье, проявляющееся, прежде всего, в пренебрежении знаниями о человеке, о его личности, о его физиологических нормах и психофизических возможностях. А ведь летчика все пытаются учить, в той или иной степени управляют им, используя в основном административный инструментарий.

Особая статья культуры — в познании себя и, главное, своих слабостей. В авиационной среде летчик и в 50 лет пытается во всех случаях жизни дать фору 30-летнему. Культура летчика, которому за 50, состоит не в том, что он все знает, а в том, что он крайне осторожен там, где он **не все знает**. Его мудрость — в сбережении своих психофизических резервов для их употребления в необходимый момент. Профессионал-летчик, которому за 50 лет, имеет физиологически закономерные ограничения в состоянии здоровья. Но он надежен потому, что его профессионализм позволяет ему расходовать энергию в 5–6 раз меньше, чем это делает летчик-специалист; летчик-профессионал независимо от ограничений в здоровье с более высокой долей вероятности не попадает в те условия, которые именуется катастрофическими, когда его ограничения в здоровье могут стать непосредственной причиной летного инцидента. Как же выращивать культурных летчиков?

Один из вариантов. В систему лицензирования ввести минимум по авиационной медицине и психологии. Крайне необходимо создание

межведомственного института психофизической подготовки летного состава для повышения знаний о себе. Ученые сегодня могут предложить летному составу новейшую технологию оценки своих профессионально важных качеств, оценку профессионального здоровья, а также технические средства формирования способностей к пространственной ориентировке, принятию решений в условиях дефицита времени и неопределенной информации, компьютерную диагностику уровня психофизических резервов, систему психофизических тренировок, восстанавливающего питания, методы психологической подготовки и самоуправления и т.д. Сегодня нужен **запрос** на все это. Руководители акционерных авиакомпаний должны усвоить: здоровый, культурный профессиональный летчик на ненадежной технике долетит до аэродрома; нездоровый, бескультурный летчик на надежной технике может не долететь.

Образовательная среда как условие внедрения научных программ обучения

Первое ознакомление с преподавательской средой летных училищ показало, что теоретические дисциплины были оторваны от непосредственного летного обучения, проводимого летчиками-инструкторами (см.: Пономаренко, 1997). Сам процесс образования не нацелен на воспитательную задачу формирования личности будущего летчика. В учебном процессе специфика летного труда и его профессиональных ценностных ориентаций, особенности психологического климата в строевых полках в авиации, подготовка к социальной адаптации будущего офицера в строевых частях практически оставались за скобками. Собственно, два первых года общеобразовательной подготовки будущего офицера-летчика мало чем отличались от учебы в любом высшем учебном заведении. В связи с чем потребовалось включить в образовательную среду более 30 сотрудников научных институтов. В учебные планы ведущих теоретических дисциплин вводили разделы психологии и психофизиологии летного труда, эргономики и социальной психологии, обеспечив их дидактическими материалами. Около 100 часов лекций и семинаров были проведены научными сотрудниками и преподавателями летных академий.

Экспериментальная группа была сформирована произвольно, до психологического обследования. В последующем, когда после обследования было обнаружено, что экспериментальная группа по многим параметрам ниже контрольной, данный факт был использован для пропаганды «чистого эксперимента». Изучая культурное развитие курсантов, их направленность,

структуру потребностей за первые полгода учебы, мы убедились в их духовной ущемленности. Оказалось, что основными воспитателями и наставниками являются зачастую лица, не достигшие в своей основной профессии полезного результата. Строевая подготовка, дисциплинарная практика, организованность в службе и отдыхе приобретала мотивационную ценность и доминирующие черты. Смысл, приведший молодого человека в летное училище, эмоциональные переживания будущего полета, воображения своего «Я», парящего над планетой Земля, из бытийного сознания «выдавливались». В результате за первое полугодие более 40% курсантов не просмотрели ни одного фильма по авиационной тематике, не было ни одной встречи за круглым столом с лучшими летчиками-инструкторами. Более 80% курсантов не посетили музей авиации в собственном училище. Душу будущего летчика «запеленали» в портянки. Из опрошенных не могли назвать ни одного знаменитого летчика 1920-х годов — 75,9%, 1930-х годов — 16,8%, 1960-х годов — 57,8%, 1970-х годов — 67,5%, 1980-х годов — 75,9%. Наличная ситуация потребовала принципиально изменить (в экспериментальной группе) мотивационную суть воспитательной работы. Была создана кинотека (более 40 фильмов на авиационные темы), ввели факультативный курс по истории авиации, организовали поездки в авиационные конструкторские бюро, испытательные центры, встречи с Героями и т.д. Курсанты получали из первых уст детальные сведения о самолетах, на которых им после училища предстояло летать. Вся физическая подготовка была перестроена с учетом будущих факторов полета. Курсанты получили ознакомительные тренировки по переносимости больших и длительных перегрузок при вращении на центрифуге, моделирующей полет самолета МиГ-29. К третьему курсу, т.е. к году непосредственной летной подготовки и встрече с учителем летного ремесла, мы почувствовали наступление драмы: курсант по ряду вопросов был образованнее своего инструктора. Запаздалость нашей работы с инструкторами стала особо очевидной после первых социально-демографических обследований (рисунок 1).

Инструкторы экспериментальной группы принимали правила новой игры с крайней неохотой. Их социальный статус по сравнению с «белыми воротничками» общеобразовательных кафедр был явно занижен. Летная нагрузка по сравнению с боевым полком увеличена в 1,5–2 раза, оплата труда и бытовые условия явно хуже. Продвижения по службе незначительные. В течение 5–6 месяцев оторван от дома, от семьи (на лагерных аэродромах). Физическая усталость от полетов, эмоциональная напряженность от ответственности за безопасность жизни курсанта, психическая усталость от серости и однообразия быта снижали культурные потребности и познавательные интересы. Мотивы носили потребительский, защитный характер. Единственно, что удерживалось на требуемом

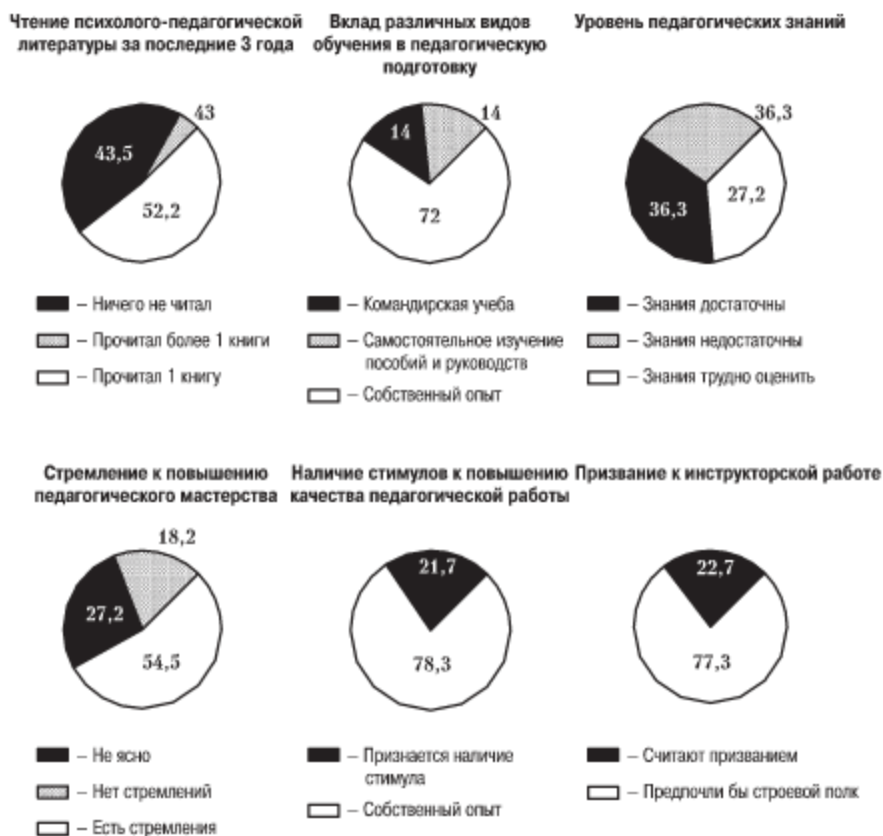


Рис. 1. Педагогическая характеристика летно-инструкторского состава, участвующего в эксперименте, по данным специального опроса (в % к числу опрошенных)

уровне, – поддержание летного профессионализма и желание уйти в настоящую авиацию.

Вот почему, когда на первой встрече с инструкторами им были розданы научные данные о психофизиологических характеристиках их будущих курсантов и сформулированы предложения по индивидуализации работы с ними, реакция была молчаливо-конфронтационная. С сожалением замечу, что слабая, а порой равнодушная образовательная среда характерна как для военных, так и для общеобразовательной школ.

Авиация завтрашнего дня не может существовать без опоры на высокий интеллектуальный и духовный уровень развития всей инфраструктуры

образовательной среды. Воспитание на традициях — это путь к пониманию общественного смысла труда, без которого нет и личного счастья. В начале этого пути центральной фигурой в летном училище является инструктор, который не только учит летать, но и воспитывает курсантов в ходе обучения в духе профессиональной нравственности.

В нравственном воспитании курсанта участвуют все: командиры, психологи, профессорско-преподавательский состав, инструкторы. Но нередко случается, что инструктору отводят роль не столько воспитателя нравственности, сколько преподавателя техники пилотирования и боевого применения. Такой подход — большая ошибка, так как все самое важное в своей жизни курсант доверяет главному в его понимании человеку — инструктору. Вот почему центральной фигурой летного училища является инструктор. В его руках — будущая летная смена.

«Потребность обучать, вкладывать в ученика все, что узнал от других сам, и то сокровенное, что открыл, совершенствуя, оттачивая свое мастерство; стремление формировать, сотворять из сырого, девственного **материала, каким приходит юность к мудрости**, мастера дела, которому ты отдал жизнь, — в этом счастье творца» (писатель-летчик Н. Орешина).

Отчего порой у иного инструктора опускаются руки? Да оттого, что не научили его педагогическому мастерству. Конечно, на первый взгляд работа инструктора кажется скучной: каждый день одно и то же: круг, зона, круг, зона. А на самом деле инструктор вместе с курсантом проходит ступени роста, поднимается по спирали восхождения к человеческой зрелости и силе духа и, наконец, замечает, что курсант начинает многое видеть его глазами, что обогащаются его чувства, оттачиваются умения, «орлята учатся летать». Что может быть нравственнее, священнее и что может давать большее удовлетворение, чем продолжение себя в учениках!

Инструктор как педагог, наставник, старший товарищ должен умело сочетать обучение и воспитание, исходя из единой нравственной задачи — формирования летчика как специалиста, человека, гражданина. Инструктор — это творческая профессия. Обучая летному делу, он одновременно воспитывает у курсанта нравственное отношение к избранной профессии.

Поначалу слабо осмысленная потребность курсанта в полете под воздействием летчика-инструктора в процессе воспитания переплавляется в сильный мотив деятельности, а затем — в главный мотив всей жизни.

Уйдя на пенсию по возрасту, один из летчиков грустно заметил: «Почему-то быстро наш брат вне неба «скисает». А на вопрос «Почему?» Летчик 1-го класса подполковник запаса Н.Т. Теницкий ответил так: «Понимаете,

будучи в армии, понимал, что к тебе столько внимания, что ты необходим, на тебя всегда надеются. Вышел на пенсию — тоже заботятся... Но одолевает состояние выхолощенности, нет той обостренной ежечасной, ежесекундной нужности, какая была у нас в авиации ПВО. Совет найти работу по душе не помогает, так как по душе на всю жизнь — летная работа». Сказано искренне и правдиво.

В летных училищах был проведен психологический анализ мнений инструкторов о сути, содержании их работы и удовлетворении от своей профессии (таблица 1).

Ответы инструкторов показывают, что неудовлетворенность как психическое состояние проистекает из чувства высокой ответственности за порученное дело. Речь идет не о созданных условиях для раскрытия творческого потенциала, главное — реализовать собственный замысел индивидуального видения необходимой технологии в инструкторской работе.

Представляется исключительно интересным тот факт, что негативное отношение к неблагоприятным условиям профессиональной деятельности не снижает влюбленности летчиков-инструкторов в свой труд.

Вместе с тем существуют в их жизни и негативные моменты, когда инструктору «не до неба». А ведь инструктор — это в первую очередь все же летчик, а затем — педагог. И тем не менее в среде летчиков-инструкторов появился грозный симптом: снизился интерес к летной работе, т.е. к авиации. Хотя именно этот интерес всегда составлял стержень воспитательной работы летчика-инструктора. Курсанты будут его слушать, брать с него пример, подражать ему только тогда, когда он сам предан авиации, является ярким представителем летной профессии.

В этой связи возникает одна из тонких психологических задач самовоспитания инструкторов: не допускать раздвоенности. Если мысли далеки от полетов, нравственные критерии оценки профессии могут деформироваться. Эту деформацию нельзя завуалировать высокими словами, ибо они будут пустым звуком, не затронут душу. На службе мысли летчика всегда должны быть обращены к полету, к решению любых сложных задач. Возрастающая сложность полетов важна потому, что для курсанта это новая программа, а для инструктора — еще и новая воспитательная задача.

Профессионализм инструктора в значительной степени влияет, прежде всего, на общечеловеческие и личностные качества курсанта. Успех технической учебы или формирования навыков пилотирования и самолетовождения во многом предопределяется нравственными установками личности. Инструктор летного обучения — носитель не только знаний, но и гуманизма.

Таблица 1
Психологический взгляд летчика-инструктора на себя (по материалам опроса)

Стаж инструкторской работы	Главный мотив в работе	Что дает лично мне профессия	Трудности в профессиональной работе
<p>Более 10 лет</p>	<p>Учить человека жить и летать Романтика полета Поиск новых путей в работе с отстающими Формирование летчика Постоянное усложнение летной подготовки Становление летчика и радость этого летчика Помочь человеку осуществить его мечту Общение с молодежью Ощущать результат труда Познание людей Любимое дело – летать Работа с различными индивидуумами Привить летчику любовь к профессии Совершенствование в летной подготовке Дать радость другому</p>	<p>Гордость за доверие готовить защитника Родины Умение работать с людьми, умение соотносить себя с ответственностью задачи воспитания Самовоспитание, самосовершенствование лучших человеческих качеств</p>	<p>Много побочной работы Отсутствие знаний, как определять склонности, характер курсанта Недостаточность пособий, учебников по авиационной педагогике, психологии Недостаточные знания по психологии и педагогике Недостаточная вузуча как воздушного бойца Не хватает тренажеров Дефицит времени, отсутствие технических средств обучения</p>
<p>Более 5 лет</p>	<p>Работа с молодежью Учить летать, радоваться достижениям курсанта, переживать за него Вера в тебя, оправдание доверия Дать крылья ученикам, их память о тебе Повышение своей квалификации «Еще один в голубом небе» Торжество курсанта</p>	<p>Необходимость, нужность людям Заскаляет характер, цемнтирует личность Ощущение, что мечта сбылась Умение передать лучшее, продлить себя в учениках Постоянное совершенствование Высшее счастье – учу летать</p>	<p>Низкие теоретические знания курсантов Нехватка времени для самообразования Не хватает методической литературы Ограничения в полетах Непригодность к летной работе части курсантов Отсутствие времени для повышения кругозора</p>
<p>До 4 лет</p>	<p>Общение с новыми людьми Рост ученика Результат своего труда Интереса нет Вспомнят с благодарностью Освоение новых видов полетов</p>	<p>Ощущение чистоты, моральности, силы Полезность обществу, Родине Совершенствование мастерства Удовлетворенность собой</p>	<p>Обилие указаний Нехватка летного опыта Отсутствие четкой перспективы в отношении освоения новых летательных аппаратов (ЛА) Нехватка методической литературы</p>

Педагогическая деятельность инструктора, его образ жизни, помыслы, стремления, желания и даже переживания для курсанта являются наглядной школой нравственного формирования личности.

Однако одним педагогическим мастерством инструктору не обойтись. Его авторитет зависит от его профессиональной подготовленности. Материалы опроса инструкторов (таблица 1) показывают, что отсутствие возможности серьезно повышать летное мастерство — одна из причин снижения направленности на летную работу. Инструктор должен иметь право на полеты повышенной сложности, позволяющие ему чувствовать себя легко и просто в критических ситуациях, при имитации сложных отказов вплоть до посадки с задросселированным двигателем, посадки на неосвещенную полосу и т.д. Инструктору нужен запас прочности для управления самолетом при исправлении ошибок курсантов.

Известно, что курсанты допускают ошибки по разным причинам: одни — от неспособности, другие — от недоученности, третьи — вследствие психофизиологической несовместимости рефлексов позы и условий полетных ситуаций. Для их устранения необходимы различные методы обучения.

Инструктор должен научиться владеть собой в экстремальных обстоятельствах и передавать свой опыт курсанту. Высокое летное мастерство поднимает инструктора и в собственных глазах, и в восторженных глазах курсанта — как тот идеал, к которому нужно стремиться.

Нельзя забывать и о материальных стимулах для летчиков-инструкторов как виде поощрения их труда.

Престиж, как воздух, нужен профессии летчика, будь то инструктор, курсант или испытатель. Полет летчика видят, оценивают, комментируют, как правило, все. Это может стать для курсанта действенным стимулом совершенствования летного мастерства, пробудить желание научиться виртуозно владеть самолетом либо нанести вред, способствовать бахвальству, пижонству.

В конкретной работе эти, в общем-то, известные положения необходимо было насытить конкретным содержанием. Прежде всего, предстояло принципиально изменить отношение к инструктору, проявить человеческое внимание к его без преувеличения подвижническому труду.

Образовательная среда — это не только учебный процесс и его материально-техническое обеспечение. Это духовное поле единомышленников, ценностная ориентация которых представлена **востребованностью**. Образовательная среда включает механизм органической потребности самосовершенствования, ибо само умственное развитие ученика требует от инструктора расширения его горизонта. Предстояла серьезная организационная работа с инструкторами экспериментальной эскадрильи.

В таблице 2 представлено содержание психофизиологического обеспечения непосредственной летной подготовки. Практически все указанные методы и содержание работы охватывали и самих летчиков-инструкторов. Прежде всего, были организованы для инструкторов лекции профессионалов высшей категории — летчиков-испытателей тех самолетов, на которых будут летать их курсанты по окончании училища.

Были обследованы их бытовые условия, оказана высокопрофессиональная медицинская помощь семьям. Отлажено санаторно-курортное обеспечение в соответствии с законом об их труде. Всех инструкторов снабдили необходимой психофизиологической и психологической литературой. Курс лекций по психологии летного труда составил более 20 часов. Но было проведено два самых главных сущностных психологических действия по углублению образовательной среды:

Таблица 2

Развитие системы психолого-педагогических воздействий применительно к задачам летного обучения на 3-м курсе

<p>Курс психологического тренинга по развитию и коррекции профессионально важных качеств личности</p>	<ul style="list-style-type: none"> – обучение курсантов навыкам самоанализа индивидуальных психологических особенностей и работы над собой с целью их коррекции – формирование у курсантов навыков межличностного общения и социальной адаптации – обучение летчиков-инструкторов методам индивидуальной работы с курсантами с учетом их индивидуальных особенностей
<p>Курс психологического тренинга по повышению интеллектуальных возможностей</p>	<ul style="list-style-type: none"> – тренировка памяти – тренировка мышления – тренировка пространственных представлений и воображения – тренировка быстрого восприятия информации
<p>Курс специальной психологической подготовки к выполнению задач КУЛП на 3-м курсе</p>	<ul style="list-style-type: none"> – практикум по решению задач тактической подготовки – практикум по решению задач пространственной ориентировки – практикум по действиям в особых случаях
<p>Курс специальной физической подготовки</p>	<ul style="list-style-type: none"> – повышение устойчивости к большим перегрузкам – развитие психических процессов
<p>Курс специальной психофизиологической подготовки на центрифуге к воздействию больших (7 ед. в теч. 15 с) пилотажных перегрузок</p>	
<p>Курс специальной подготовки летно-инструкторского состава по развитию самостоятельности курсантов в полете</p>	

- (а) расширили права инструктора в полете на специально оборудованном самолете-лаборатории, предоставив ему возможность наблюдать за курсантом не только в ситуации исполнения, но и в ситуации творчества при решении проблемных задач;
- (б) ознакомили на их аэродроме с возможностями самолета МиГ-29 и предоставили лучшим из них слетать вместе с известными летчиками-испытателями.

Читателю, не знакомому с правами и обычаями авиаторов, трудно представить, какая это честь для профессионала. Для летчика во времена, о которых идет речь, мечта стать испытателем во сто крат выше, чем стать президентом страны. Могу только констатировать, когда в Конотопе (Украина), где дислоцировался учебный полк, было организовано, по нынешней терминологии, авиационное шоу — не менее 80% жителей посетили аэродром, даже детсад прибыл. Трудно описать духовную атмосферу, надо ею дышать и видеть радостную гордость в глазах летчиков и курсантов. Летчики-испытатели на МиГ-29 и летчики-спортсмены из учебного полка на учебных самолетах показали, на что способен российский ас! Воздух был напоен счастьем соучастия и принадлежности к великому чуду — авиации. Вот и вся психология. Дальше работа пошла в удовольствие и в наращивание результата. На четвертом курсе были проведены не предусмотренные обычной учебной программой в довольно сложных погодных условиях летно-тактические учения экспериментальной эскадрильи, оцененные на «отлично». Встал вопрос об ознакомительных полетах на самолете МиГ-29. Здесь необходимо пояснение. В данном летном училище курсанты летали на учебном (двухместном) реактивном самолете Л-39. После выпуска они будут обучаться (переучиваться) в специальных центрах или боевых полках на боевые самолеты не менее 3–5 месяцев по специальной программе. Образно говоря, пересадить курсанта с самолета Л-39 на МиГ-29 почти то же самое, что после велосипеда «Орленок» посадить на мощный мотоцикл «Ява» и заставить ехать по скользкой дороге... Но учитывая, что при внедрении методов формирования профессионально важных качеств мы использовали все научные данные, касающиеся особенностей управления самолетом МиГ-29, для нас этот полет был выходным критерием правильности избранных методов.

Особенно это касалось трех моментов: (а) переносимости больших и длительных ускорений (тело увеличивается в весе в 7–8 раз за 0,5 с); (б) резкого перемещения во времени и пространстве (по сравнению с полетом самолета Л-39 в 2–3 раза); (в) повышения мотивации, так как к этому времени началось сокращение ВВС и выпускникам училища официально предлагали увольняться.

Научная обоснованность была налицо, но кто возьмет ответственность за нарушение принятых норм? Было ясно: высшее руководство на это толкать неприлично. Пришлось вместе с начальником училища генералом В.Р. Кузюбердиным взять ответственность на себя. Руководствуясь научными данными и мнениями инструкторов о высокой летной выучке курсантов, мы уговорили Генерального конструктора ОКБ им. А.И. Микояна академика Р.А. Белякова выделить нам самолет МиГ-29. Он разрешил проведение ознакомительных полетов с курсантами Герою Советского Союза шеф-пилоту ОКБ, в авиационных кругах высокоуважаемому и известному летчику-испытателю Валерию Евгеньевичу Меницкому. По разработанной и утвержденной нами программе В.Е. Меницкий на учебно-боевом самолете МиГ-29 вывез четырех инструкторов и десять курсантов. В воздухе после показа он им передавал управление самолетом. Этот первый в СССР самолет, рабочее место летчика которого сконструировано на 80% по законам эргономики и инженерной психологии, был доступен рядовому летчику. На аэродроме творилось чудо — духовная благодать. Лица выражали такую благодарность, что напрочь уходил страх за нашу недопустимую самостоятельность. После каждого полета непосредственно в кабине я брал интервью. Приведу подробное содержание ответов. Представляется, что в этих ответах проявился феномен духовного слоя сознания. Сам я, как профессиональный экспериментатор, до сих пор не могу без «белой» зависти читать эти высказывания потому, что все наши объективные показатели не дали нам возможности проникнуть в души обучаемых. И только ПОЛЕТ раскрыл божью искру ДУШИ ЛЕТЧИКА. А ведь они ничего не имели от полета, разве что более высокую вероятность погибнуть. Ниже приводятся без всякой редакции впечатления от полета.

Летчик С.И. МУРЗА (43 года, начальник летно-методического отдела училища): «... Это счастье летать на таком самолете. Он требует другого уровня культуры, он ведь даст полную свободу действий. Курсанта надо по-другому учить».

Летчик-инструктор П.Н. КАЗАЧЕНКО (комэск, мастер спорта по самолетному спорту): «Ради этого момента стоило жить на земле. Вот этот самолет и есть мечта. Но курсанта надо совсем по-другому учить, так как быстрее движется время и пространство. Я счастлив. На всю жизнь запомню этот момент своей летной биографии».

Летчик-инструктор В.И. КУЛИКОВ (имеет специальную подготовку в области психологии): «Машина интересная. Она дала мне понять, как далеко человек еще не раскрыл себя. Сколько же еще можно выжать из себя».

Курсант четвертого курса П.И. ОСАДЧИЙ: «БОЖЕ, какая машина! Вот это самолет. Как все быстро меняется. Какая послушная. Как понимает тебя. Я век не забуду этого счастья. Теперь еще больше укрепился в своей мечте летать. Спасибо».

Курсант четвертого курса ШТОГРИН: «Это был незабываемый полет. Он оставил неизгладимые впечатления. Эмоции — только положительные. Их трудно описать. Истребитель в управлении прост и комфортабелен. Характеристики устойчивости и управляемости просто поражают. Большая тяговооруженность предъявляет особые требования к летчику. Я имею в виду быстротечность процессов. Старые методы типа “пеший по-летному”, “тренаж в кабине самолета”, на мой взгляд, будут малоэффективны».

Курсант четвертого курса О.Г. ЗАХАРЧУК: «Полет на самолете МиГ-29УБ утвердил меня в желании после окончания училища переучиваться на новую технику».

Курсант четвертого курса А.Н. МОРОЗОВ: «Полет на самолете МиГ-29УБ был для меня незабываемым. Удобное расположение приборов как контроля работы двигателя, так и навигационно-пилотажных. Удобное расположение летчика в кресле, отличная работа автомата давления, а также морально-психологическая подготовка к этому полету позволили мне легко переносить различные перегрузки на фигурах пилотажа. Отличная работа автоматики не позволяет летчику допускать больших отклонений. Расположение приборов, хороший обзор внекабинного пространства позволяют летчику правильно распределять внимание, а также вести визуальную ориентировку. Этот полет показал мне, что надо настойчиво овладевать знаниями и тщательно готовится к каждому полету, на каком бы самолете я ни летал. Я очень благодарен тем, кто организовал эти полеты для курсантов нашей эскадрильи».

Курсант четвертого курса Д.А. КОПОСОВ: «Исходя из опыта ознакомительного полета на самолете МиГ-29, можно с уверенностью сказать, что после освоения учебно-тренировочного Л-39 освоение самолета МиГ-29 особых сложностей не представляет.

В отличие от Л-39 особенностями пилотирования являются большая управляемость по каналам крена (в особенности) и тангажа, значительно более высокая тяговооруженность и, как следствие, непривычная маневренность по скорости и высоте. Учитывая вышеперечисленные факторы, процессы, протекающие в полете более скоротечны, что накладывает свой отпечаток на порядок и скорость распределения и переключения внимания в полете.

И еще хотелось бы добавить, что подобные ознакомительные полеты, на мой взгляд, необходимы и для того, чтобы в какой-то (значительной!) мере повышать тягу к освоению новой техники и новых знаний».

Курсант четвертого курса В.Н. БЕЛЕНЮК: «Самолет, на котором мне повезло полетать, произвел на меня очень большое впечатление. Для меня было необычным в полете очень мягкое управление самолетом. На ручке управления самолетом (РУС) совершенно не ощущаются никакие усилия, но вместе с тем поражает управляемость самолета. Он практически идет за РУС, что в первое время тоже непривычно. В полете мне показалось, что чувствую себя более свободным и уверенным, обостряется чувство полета. Да, насчет перегрузки. Перед полетом уверяли, что она переносится точно так же, как и на Л-39, но мне показалось, что она на самолете МиГ-29 переносится легче. Считаю, что этому способствует удобное расположение летчика в кабине и лучшая работа противоперегрузочного костюма. В этом полете почувствовал, что мне не хватает распределения внимания, чтобы полностью оценить все приборы и вместе с этим вести визуальную ориентировку и осматрительность. На этом самолете чувствуется мощь двигателей, в памяти особенно осталось незнакомое ранее мне чувство форсажа.

Проанализировав полет, считаю, что на этом самолете можно успешно вылететь и летать в свое удовольствие (особенно бросилось в глаза, что летать на МиГ-29 — «песня»). Спасибо большое за данную возможность полетать на этом

самолете, а для себя я узнал много нового о современном самолете».

Курсант четвертого курса И.А. ТОМАШОВ: «То, что нам удалось, будучи курсантами, полетать на самолете, который предстоит осваивать через некоторое время, — это, конечно, хорошо. Вообще-то, мне кажется, что необходимо всех курсантов провозить на новой технике, но не перед выпуском, а раньше, курсе на третьем, чтобы они уже тогда задумывались над своим будущим.

Самолет МиГ-29 реагирует моментально на изменение рулей, чего не скажешь о “нашем” самолете. Естественно, было трудно распределять внимание, большое количество приборной информации, но я думаю, что нам еще помогли ваши занятия в считывании приборов.

В целом же самолет понравился простотой и легкостью в управлении. Спасибо за то, что провезли на этом самолете!»

Курсант четвертого курса Ю.П. КОЗЕНКО: «Прекрасная “машина”, очень прекрасная! Я буду немножко сравнивать с самолетом Л-39. Во-первых, кабина просторная, оборудование кабины несложное, расположение приборов удобное очень.

Очень хорошая тяговооруженность, какие углы набора сразу после отрыва, чувствуется — сила! А техника пилотирования на нем... Очень легкий в управлении, чувствителен, выполняешь, например, виражи, бочки, словно пишешь карандашом по горизонту.

По крену, тангажу — устойчив. Например, выполнили вираж на форсаже, крен вообще был градусов 90, поддерживая перегрузкой, легко выполняется вираж.

Конечно, получается, но нужны еще тренировки. Очень помогли занятия, проводимые в нашей экспериментальной эскадрильи по распределению внимания, быстрому считыванию информации с приборов. Этот ознакомительный полет, можно сказать, получился. Я понял, что при желании, старании можно переучиться и летать на МиГ-29, а я очень желаю, постараюсь, очень хочу летать на МиГ-29».

Летчик-инструктор П.И. ЕЛИСЕЕВ: «Практиковать такие полеты с курсантами и с летчиками — бесспорно, очень нужное дело. Считаю, что никакие рассказы, даже самых знаменитых

людей, никакие книги, кинофильмы и т.д. не смогут заменить один такой полет. Такие полеты открывают глаза, показывают перспективу. С точки зрения инструктора — это великое подспорье в деле воспитания у курсанта любви к своей профессии, чтоб он понял, что нельзя останавливаться на достигнутом, что, освоив самолет Л-39, нужно идти дальше, но это будет сделать очень трудно, если не совершенствоваться в теории, не поддерживать свою физическую форму на должном уровне. Думаю, выполнив такой полет, курсант будет больше проявлять разумную инициативу, самостоятельность при подготовке к полету и в полете, для того чтобы взять от этого полета как можно больше. Да и инструктору нужно прилагать меньше усилий при обучении курсантов, когда курсант сам стремится к обучению. Как у летчика после полета возникло некоторое чувство зависти и обиды, что не получилось полетать на таких самолетах, а с другой стороны, чувство гордости, что машины у нас — просто чудо и эксплуатировать их будут наши ученики. В глубине души возникла мысль, а не рано ли собрался расставаться с авиацией? От себя лично благодарю группу, которая приложила столько усилий, чтоб организовать эти полеты, и говорю: «Огромное спасибо!!!»»

Хочу обратить внимание на дух изложения, на чувственные переживания. Ведь все это говорилось, а не писалось. После полетов было, как принято в армии, построение «с выступлениями с мест». На полевом аэродроме не было магазинов, негде было купить благодарственный подарок летчику-испытателю. И, представьте, несколько курсантов в один миг выкопали большой куст сирени и вручили В.Е. Меницкому. Привыкший к славе и почестям летчик-испытатель растрогался до слез, его почти серое от усталости лицо превратилось в лик благодарности. Такое не забывается!

В последующем с невероятными усилиями группу в 20 человек удалось направить в Центр переучивания именно на самолет МиГ-29. Бывшие курсанты показали высокие результаты обучения, но в общении возникли конфликты. «Умных» нигде не терпят. Это были летчики, уже приобщенные к демократическим нормам взаимодействия, способные к анализу своего полета и летчика-инструктора. Владели компьютерной технологией моделирования ошибочных действий по данным самописцев. Это было началом новой культуры. Их юношеский максимализм привел некоторых на грань отчисления, только вмешательство маршала Е.И. Шапошникова спасло дело. А жаль. Объективно проведенные пси-

холого-социологические исследования в данном эксперименте показывают наличие колоссальных возможностей духовных сил летчиков.

Приведенные выше материалы есть живой педагогический пример того, как созданная образовательная среда в соответствии с ценностными ориентациями принципиально изменила сам дух воспитания и обучения.

Данная работа подтвердила продуктивность, прежде всего, образовательной среды. Главное, с точки зрения психологической педагогики, установлено, что методологическая разобщенность между общеобразовательными и летными программами обучения в училище, отсутствие формирования прогноза для индивидуальных форм адаптации в строевых частях являются основной причиной социальной дезадаптации молодого летного состава.

По данным других исследователей (А.М. Войтенко, К.В. Пономаренко, Б.С. Францен, 1992), основные затруднения освоения полетов молодыми летчиками происходят из-за недостаточно развитых свойств личности (20%), социальной ригидности (15%), снижения мотивации (24%). В результате появляются заболевания и увеличивается рост дисквалификации.

В процессе обследования и наблюдения за социально-профессиональным становлением молодого летчика были установлены принципиальные изменения в структуре личности в виде переориентации их сознания с внешнего контроля на самоконтроль, с социального отчуждения на активное общение, с импульсивности, тревожности на психологическую соразмерность в оценке ситуационных событий.

Из всех профессионально важных качеств наиболее выраженным свойством компенсации является интеллект. Этот последний принципиальный вывод был использован нами при усовершенствовании психофизиологических программ в других училищах.

Вочеловечивание духа в воинское летное братство

Далеко не всем понятен смысл, содержание и предназначение духа. Однако нынешнее обесценивание нравственных устоев, отсутствие стыда, возрастание бессовестности, черствости и равнодушия к старшему поколению, беззащитность самой жизни обнажили жесткие последствия *бездуховности*. Дух как психическое состояние есть потенциал данности, мобилизующий и организующий все резервы, демонстрирующие исходно предназначение человека. В трудную минуту говорят: «Соберись с духом». В воинстве без боевого духа нет победы над злом. Мобилизации

духа, как правило, способствуют православные ценности: не приемлать зло, устоять перед безнравственными соблазнами, быть всегда готовым помочь и сострадать попавшему в беду. Особенно велика сила духа, когда речь идет о спасении не только отдельно взятого человека, но и Отечества в целом. Духовность в армейской среде несет культурный смысл, нацеленный на достижение созидательного результата. Раскроем эту мысль. Для защиты Отечества одних военно-профессиональных навыков, умений недостаточно. Почему? Потому что военная защита Отечества есть, по существу, прежде всего, нравственная, более того, святая составляющая профессии. Целостность личности воина, его воинский долг зависят от степени духовного единства с теми, кого защищаешь. Человек с ружьем не должен быть бездумным исполнителем. Дух в данном случае порождает особое психическое состояние *убежденности* в праведности применения оружия. Истинный военный профессионализм в нравственном осмыслении своего предназначения. В этом корень стойкости, выдержки, психической выносливости. За деньги это не купишь. Недаром православная традиция истари поддерживала дух воина, формируя свойство подвижничества и психологию мотива к сбережению тех, кем управляешь и кем повелеваешь. Сегодняшняя армия, к сожалению, далека от этих заповедей и тем самым снизила свой воинский ресурс духа, без которого ракета может улететь не туда... Вместе с тем есть еще так называемые опасные профессии, где и в мирное время их исполнение связано с повышенным риском для жизни. Все вышеуказанное о пользе, смысле и сущности духовного стержня можно объективно показать на примере летной профессии. Ибо единым нервом, пронизывающим все профессиональные свойства человека летающего, выступает духовность, интеллект, культура и даже слои трансцендентного сознания.

Тонкость самого процесса летанья в неземной среде обитания — это новое взаимодействие с огромным количеством физических, психических, нравственных раздражителей, не встречающихся на Земле. Это требует перестройки души и тела, рефлексов и инстинктов, мыслей, образов и чувств.

Исполнительность преобразуется в более широкое поле творческих решений, реализуемых в доли секунды с привлечением подсознания для вхождения в состояние инсайта, предвидения, «выход(а) из себя», возвышения над ситуацией.

Вместе с этим полет над Землей раскрепощает состояние свободы: «Мир подо мной», бесконечность обозреваемого Пространства пробуждает совершенно ранее неизвестное духовное состояние вечности, причастности к Вселенной, раскрывает способности к эстетическим, эйдетическим восприятиям красоты, а самое главное — к неожиданному расширению

чувства сопричастности к матери Земле и живущим на ней собратьям. Именно от впитанной красоты, свободы, третьего измерения возникает новое чувство одухотворенности. Но летчик — все же земной человек и воспитан в соответствующих летным регламентам. И в этом корень нужды в воспитательной реформации преодоления внутриличностных противоречий «хочу—могу», «хочу—должно», «удовольствие—смысл», «свобода—регламент» и многое другое. Формирование психологического стержня убежденности в беспрекословном подчинении возможно только с подключением духовной воспитательной среды. Только при чувстве благодарения и доверия, что тебе поручают сохранять жизнь других, можно сформировать высшее чувство — долженствование.

Все вышесказанные положения исходят из реального опыта исследований психологии человека в полете. Человек в полете — это другой человек, по-другому чувствует и понимает пространство и время, смыслы красоты и новые прибавки к его душевным состояниям. Все эти трансцендентные включения в мировоззренческие осмысления связаны именно с *нерукотворным миром*. Внутренний мир летчика, космонавта заполнен благодарением за окрыленное счастье летанья, за свободу общения с бесконечным нерукотворным миром, пробуждающим вопросы смысла и сущности своего предназначения. В бытийном сознании человека летающего доминирует вдохновение от полета, но в более глубоких духовных слоях сознания постепенно созревает высокое чувство — одухотворенность от полета. В этой трансформации сознания есть знак — летчик очеловечивает небо.

Летчик-космонавт В.В. Лебедев в процессе 200-суточного полета, описывая свои чувства, отметил: «От красоты Земли охватывает чувство величия картины, которая восхищает и успокаивает... Когда было тяжело, подплывал к иллюминатору посмотреть на Землю, называл это “сходить в церковь”, потому что здесь уже непосредственно соприкасался с божественно-величественной красотой самой природы» (Лебедев, 1995).

Меня не покидает убеждение, что особые слои религиозного сознания формируются как-то вроде и без нас. Оказывается, это уже известно. Цитирую А. Гумерова (Гумеров, 2004, с. 10) «По мере религиозного совершенствования человека умножается духовный опыт. Господь просвещает такого человека, дает ему знания законов невидимого мира».

Опытный летчик-испытатель В. Колошенко пронизательно молвил: «Увидев небесную красоту, человек, не понимающий Природу, теряет значительную часть того, что мы понимаем под словами “человеческое счастье”. Теряет часть того, что порождает в нас доброту. Меня посетило Откровение: чудесность мироздания делает нас участливыми ко всему живому на Земле» (Колошенко, 2000, т. 1, с. 156).

Человек вне духа не смог бы так образно и метко охарактеризовать Сущее в нас. Русский религиозный философ Иван Ильин писал: «Дух утверждает в человеке высшее достоинство и взывает его к чести. Человеческая Духовность и вырастающая из нее внутренняя и внешняя культура создает высший смысл, присущий человеку» (Ильин, 1993, с. 87). Продолжая эти святые слова, от себя замечу: непреходящая драгоценность летной профессии в том, что она — носитель одухотворенности. Ибо ничто так не раскрепощает разум, не вводит в состояние откровения, не очищает от гордыни, как одухотворенность. В духе нет покорности, а если и есть, то смирение как показатель самобытности личности.

Каким же образом духовность профессионала опасной профессии повышает его надежность? Прежде всего, духовность вочеловечивает в профессионале *ответственность, культуру, элитарность*. Образцовыми носителями этих качеств были М.М. Громов, Г.Т. Береговой, Г.А. Седов, С.А. Микоян, Н.И. Москвителев, В.И. Андреев и др. Духовное как высококоразумное нравственное содержание летной профессии даже такое профессионально необходимое качество, как риск, удерживает в узде разумности и поддерживает волей. Риск человека с духовным самосознанием регулируется органично присущей ему *ответственностью за последствия*.

Элитарность в авиации — это сплав культурных, образовательных черт, способствующих активно познавать все новое, что дает Небо. Элитарность есть психологическая база толерантности, психофизиологической выносливости в стрессовых ситуациях.

Напомню, что профессионализм военного человека — это защита жизни всех живущих на русской земле независимо от вероисповедания и национальности. Кросскультурный анализ профессиональных успехов летчиков в ВОВ по показателям присвоения звания «Герой Советского Союза» показал, что Героями стали русские, украинцы, татары, белорусы, евреи, грузины и др. В этой связи воинское воспитание всегда носит интернациональный импульс единения усилий, обусловленный любовью к Отечеству, Дому, земле, на которой жили и живут наши предки, родители и дети. Поэтому законы должны обеспечивать условия для полетов. Летчик должен летать много, многообразно на всех уровнях сложности и власти!

Особую роль играет самовоспитание человека изнутри. Мораль — это уложение правил для конкретного общества, а нравственность — это закон совести человека внутри его. Совесть развивается поэтапно в духовной цепочке: вначале мыслящее мировоззрение, выраженное в духовной цели: не в небо подняться, а приблизить небо к человеку на земле. Мыслящее мировоззрение рождает идеал, следовать которому помогает Вера. Само стремление к идеалу востребует честь и достоинство. Без веры, идеала

пути к истине не найти. Без любви, созидательной добродетельности, совестливых качеств души — реализации высшего профессионализма не достичь. Известно, что дух не материальная категория, точно так же как и любовь. Но дух обогащает материальный мир, делая человека счастливым, возвышенным, целеустремленным. Дух несет в себе информацию и энергии. Информационная составляющая духа и есть сущностное приращение смысла, пришедшего извне. Дух — это реальный исторически преемственный опыт жизни, трансформированный в смысл, проявляющийся состоянием одухотворенности.

Как проявляется дух в профессии летчика? Опыт моих научных исследований поведения человека в суперэкстремальных ситуациях с реальной угрозой жизни привел меня к открытию факта, реализованного в поведении — *человеческий дух в виде возвышенного психического состояния проявляется не столько в результате прагматических действий, сколько в процессе открывающегося смысла своего жития в Небе. Подчеркиваю: не в самолете, а в небе.* Для летчика Небо открывает особый смысл Свободы и ощущения причастности к Вселенной. «Любой полет, — писал летчик Водостаев, — был для меня вдохновением. Постоянно знал, что смертен, но верил в свою причастность к бесконечной Вселенной». В этом я вижу пример трансформации одухотворенности и Веру своей причастности к Творцу.

Мы хотим воспитать добродетельных, смелых, умных, напористых, бесстрашных бойцов. Для этого надо начинать с воспитания у бойцов чувства правды. (Вспомним: не в Боге — сила, в боге — правда.) Для этого желательно знать внутренний мир человека (второе «Я», рефлексивное сознание, бессознательное, тонкий мир сверхданности). Не думаю, чтобы и сегодня в авиации воспитывали, познавали внутренний мир, а он ведь богаче, чище, выше нашей праздной, или регламентированной жизни. Вдумаемся в чувства летчиков. Ответы шестерых летчиков как единое целое.

- Полеты давали ощущение вечности, более того, приобщения к вечности, от этого захватывало дух.
- Духовность в полете проявлялась как приобщение к свободе, познанию нового, я бы сказал, что для моей души даже где-то к вечности.
- Думаю, что духовное движение к вечности исходит из архетипов религиозного сознания и отношения к Вселенной как смысловому потенциалу.

Не менее фундаментально выглядят духовные механизмы нравственных чувств. Привожу мнение летчиков.

- Авиация — хотя и не Божий храм, но дает более острое ощущение понятий добра и зла.

- В небе получал духовную закалку, которая помогла сформировать позицию совестливости.
- Жизнь в авиации, а особенно в Небе, быстро заставляет чтить 10 заповедей, так как наказание за то или иное *прегрешение* наступает неотвратимо быстрее, чем в обыденной жизни.

Из приведенных ответов на вопросы анкеты, бесед, интервью формирую научную сентенцию: трудно доказать, что дух — сила небесная, но еще труднее опровергнуть.

В профессии летчика духовность взращивается нравственно семенами, которые формируют ценность жизни. И только лишь сформированный подвижнический потенциал профессионализма, когда душа впитала ценность истинно спасительного, появления условий, когда дух «понимает», кто имеет в сердце готовность к встрече со смертельной опасностью. Испугаться можно, ибо инстинкт самосохранения есть одна из форм высшей целесообразности. Но струсить нельзя — совесть не позволяет. Как прекрасно и точно религиозный философ И. Ильин определил совесть. Прошу обратить внимание, что сформулированные постулаты имеют прямое отношение к летчикам.

- Совесть есть живая и цельная *воля* к совершенному. Если воля ослабевает, становится дряблой, все делается некачественно.
- Совесть есть могущественный источник справедливости. Где личностное своекорыстие сталкивается с интересами дела службы. Совесть является главной силой, побуждающей человека к *профессиональному* поведению. Там, где совесть игнорируется, расшатывается дисциплина, исчезают *из жизни начала служения* (Ильин, 1998).

Одни из сложнейших вопросов в авиации о взаимоотношениях регламента и свободы.

Проникнем в души летающей братии и пообщаемся с рефлексивным сознанием (внутренняя самооценка).

Профессиональный летчик достаточно глубоко и с пониманием разделяет свободу и своеволие. Свобода порождает не действия, а *поступки*, и в этом суть. Свобода созидательна только при наличии элитарной культуры ставить ограничения самому себе (Г.Т. Береговой).

И, наконец, главное: Свобода рождается в природе духа.

Послушаем профессионалов-испытателей.

- В полете ты свободен, и поэтому нельзя лгать самому себе.
- Познав свободу как ответственность перед собой, стал постоянно стремиться к духовному развитию.
- Только в полете настойчиво пробивается стимул к самосовершенствованию, прежде всего, нравственному, ибо сам процесс летанья развивает духовное восприятие.

- Небо чистит нутро. И лишь одно чувство живет в сознании — это знак свободы, подаренный Небом.
- Полет — это проявление жизни Неба во мне.

Ах, мои любимые летчики, какие же вы молодцы, жаль, что все эти чувства Вы скрываете от пассажиров, которые, боясь вас, просят в полете Бога спасти их. Они ведь не знают, что вам Бог дает спасительное, вам делегирует дух ответственность. Ту частицу вашего второго «Я», которую я процитировал, никто не знает. А ведь эти высшие чувства есть стержень профессионализма. Более того, летчик-профессионал — носитель духа! Все, что я изложил, исходя из опыта профессиональной жизни человека в Небе, не несет в себе какой-то чрезвычайности, ибо все это берет начало в нашей православной культуре, духовности, сострадании, жертвенности русской цивилизации. Это позволяет более уверенно сделать некие обобщения основных нравственных ценностей летных сообществ в авиации любых ведомств. И это в нынешних условиях, когда человек в основном не защищен и не обласкан, не возвеличен церковью, атакуем всеми соблазнами в противовес известным заповедям.

Сам психологический климат крайне неустойчив из-за государственной поддержки и защиты сверхбогатых, лишивших возможности остальных, не провинившихся перед Богом, жить в достатке. Угнетает бездуховность, падение престижа отечественной авиации, ориентация в подготовке полетов на зарубежный опыт, унижение русского языка, стало быть, русского менталитета, падение уровня профилактики безопасности полета, профподготовки, снижение психофизического здоровья и увеличение прослойки неспециалистов, правящих самой наукоемкой и духовной Авиацией. И все же в Стране «Авиация» мужает протестное сознание, которое чувствуют сильные мира сего, и начали не только задумываться, но кое-что решительно менять.

В этой связи считаю возможным еще раз кратко перечислить ценности авиаторов. Приведу перечень внутренних, духовно-жизненных устоев авиаторов.

- Жизнестойкая мотивированность на полет, далеко выходящая за материальный интерес, несущая в себе любовь, красоту, свободу, радость и счастье от тех чувств, которые не дает даже Земля.
- Коллективизм, опирающийся на уважение индивидуальности каждого субъекта летного труда, как в личностном, так и в профессиональном аспекте.
- Корпоративность, регулирующая поведение и оценивающая профессионализм, в том числе и неписанными летческими законами.
- Корпоративность цементируется не столько потребительскими ценностями, сколько нравственными: презрение к трусам, лгунам,

хвастунам и всеобщее поклонение мастерам летного дела, гражданскому и профессиональному мужеству, сопереживанию успехов и неудач.

Профессионально-личностные ценности, входящие в человеческую и профессиональную надежность.

- Взятие ответственности на себя, особенно КВС и командиров.
- Самодостаточность, воля к преодолениям, опирающаяся на интеллект, а не на амбиции.
- Способность к осознанному риску как психологической готовности к выбору автономных, альтернативных решений, диктуемых конкретной летной или социальной ситуацией. Риск как решение — это не только действие, но и поступок, обогащающий профессиональную и человеческую надежность.
- Причастность к высшему духовному образу своего места в авиации, ответственности, данной свободой, уважение принципа доверия со стороны пассажиров сохранить им жизнь.
- Информационное общение с красотой, с эстетическим нерукотворным небесным миром.

За этими сжатыми формулами стоят живые люди, люди, впитавшие то, что не всем дано, но готовые привезти с Неба добро.

Закончу свое психологическое эссе жизнеутверждающим высказыванием летчика гражданской авиации П. Кириченко. «За двадцать лет полетов облака всегда новые, иногда напоминают лица людей, птиц, самолетов. Мы уже были потеряны для земли. Человек, ежедневно отрывающийся от Земли, неизбежно обретает чувство беспредельности мира, его мышление переходит в экстремальный режим: сверхзоркости и мгновенной ответственности. *Летчики — не случайные люди на Земле. Если человек хотел понять что-то в этом мире, то небо — самое подходящее место*».

2007 г.

Литература

- Агаджанян Н.А., Пчелинов А.Ф. Время — ткань жизни. М., 2001.
- Богоявленская Д.Б. Психология творческих возможностей. М., 2002.
- Бодров В.А. Психология профессиональной деятельности. М., 2006.
- Бодров В.А. Психология профессиональной пригодности.
- Василюк Ф.Е. Психология переживания М., 1984.
- Гандер Д.В. Профессиональная психопедагогика. М., 2007.
- Гарбер Е.И. Введение в психологию труда. Саратов, 1998.

- Горбов Ф.Д. Я – второе Я. М., 2002.
- Гумеров А. Вопросы священнику. М., 2004.
- Дружинин В.Н. Психология. СПб.-М., 2000.
- Зимняя И.А. Педагогическая психология.
- Зинченко В.П. Живое знание. Психологическая педагогика. Самара, 1998.
- Ильин И. Путь духовного обновления // Собр. соч. М., 1998. Т. 2.
- Ильин И. Путь к очевидности. М., 1993.
- Ильичева И.М. Введение в психологию духовности. М., 2006.
- Климов Е.А. Психология профессионала. М., 1996.
- Климов Е.А. Образ мира в разнотипных профессиях. М., 1999.
- Колошенко В. Ангел-Спаситель. М., 2000. Т. 1.
- Лебедев В.В. Мое измерение. М., 1995.
- Ломов Б.Ф. Психическая регуляция деятельности. М., 2006.
- Мьшикина В.Т. Психология профессионала. М., 2007.
- Панов В.И. Психодиагностика образовательных систем. М., 2007.
- Пономаренко В.А. Психология духовности профессионала. М., 1997.
- Платонов К.К. Психология летного труда. М., 1960.
- Пономаренко В.А. Авиация. Человек. Дух. М., 1998.
- Пономаренко В.А. Созидательная психология. М., 2000.
- Пономаренко В.А. Психология человеческого фактора в опасной профессии. М., 2006.
- Романова Е.С., Суворова Г.А. Психологические основы профессиографии. М., 1990.
- Романова Е.С. 99 популярных профессий. СПб., 2003.
- Реаен А.А., Коломинский Я.Л. Социальная педагогическая психология. СПб., 2000.
- Смирнов И.П., Ткаченко Е.В. Новый принцип воспитания: ориентация на интересы молодежи. Екатеринбург, 2005.
- Сеченов И.М. Психология поведения. М., 2002.
- Столяренко А.М. Экстремальная психопедагогика. М., 2002.
- Сластенин В.А. Избранные труды. М., 2000.
- Шадриков В.Д. Психология деятельности и способности человека. М., 1996.
- Шадриков В.Д. Происхождение человечности. М., 1999.
- Шадриков В.Д. Духовные способности. М., 1996.
- Шадриков В.Д. Способности и интеллект человека. М., 2004.
- Шадриков В.Д. Философия образования и образовательные политики. М., 1993.

Профессионализм — святая данность для победы... над собой

Анализируя результаты научных исследований в области обучения и подготовки летных экипажей, причин аварийности, нарушений летных законов, изучая причины утраты летной мотивации и даже мелких проступков, приходится констатировать, что психологической причиной указанных негативных явлений нередко является низкий уровень профессионализма. Имеется в виду не собственно факты ошибок в управлении самолетом, а более высокие уровни: духовная обедненность личности, шаблонность педагогических форм подготовки, неразвитость моральных и нравственных основ поведения при планировании уровня риска для подчиненных. Как видите, понятие «профессионализм» толкуется мною довольно расширительно. Поэтому необходимо более основательно разъяснить полезность такого толкования.

Новый политико-экономический уклад Российской Федерации выводит проблему профессионализма в разряд многомерного социально-психологического явления. Экономическое обеспечение благополучия любого работника, в том числе труженика Неба, государство со своих плеч переложило на плечи трудящихся. В этой связи профессионализм выступает и как мера конкурентоспособности, социальной адаптации к жизни

в новом обществе. Вместе с тем профессионализм в авиации — это гарантия безопасности полета, он, как и все в авиации, имеет свои специфические особенности. Профессионализм — это базовое фундаментальное свойство пилота как личности. В авиационном коллективе командир (начальник), не имея должного летного профессионализма, не может иметь и должного уважения. В авиации профессионализм — основа не только летного долголетия, но и жизненного. В подтверждение сказанному уместно вспомнить, какой большой резонанс вызвал показ отечественной авиационной техники в Фарнборо, Ле Бурже, Кубинке, в Италии, Малайзии, Арабских Эмиратах, прежде всего, благодаря высочайшему профессионализму летчиков («Колокол» Квочура, «Кобра» Пугачева). (Справедливость требует сказать, что в разработке этих фигур принимали участие многие выдающиеся летчики-испытатели: В. Ильюшин, В.И. Петров, И.П. Волк, В. Меницкий и др.) Жаль, что для многих пилотов остались за «запорами» секретности уровень и содержание профессионализма испытателей. Эти первопроходцы проявили себя при испытаниях новых самолетов в режиме сваливания и штопора, испытаниях самолета на прочность, при полетах за пределы аэродинамических ограничений, с нерасчетным весом и центровкой самолета, при полетах в спутной струе и осуществлении прерванных взлетов с отказами двигателей, первых аэрофинишных посадок на палубу авианосца, на укороченную ВПП, посадка без двигателя и пр., и пр.... Жизнь сотен будущих летчиков и целостность техники сохранились благодаря профессионализму М. Громова, В. Чкалова, К. Арцеулова, А. Жукова, С. Анохина, Г. Шиянова, М. Галлая, В. Васина, А. Щербакова, Р. Таскаева, Г. Берегового, О. Гудкова, Г. Седова, А. Федотова, В. Ильюшина, В. Коккинаки, Ф. Бурцева, В. Мезоха, И. Волка, В. Меницкого, Т. Аубакирова, В.Г. Иванова, В.И. Петрова, В. Плюшкина, А. Бежева, С. Лаврентьева, Н. Рухлядко, В. Мигунова, А. Берсенева, В. Кондаурова, Н. Стогова, Г. Скибина и многих других, живых и ушедших. Однако в надежде, что эту книгу будут читать не только пилоты, раскроем одну из сторон понятия профессионализма — моральную — более подробно.

Психологической добавкой к профессионально важным качествам специалиста опасной профессии является осознание, что профессиональные знания, умения, навыки не есть центральное звено личности, а лишь средство развития своих общечеловеческих возможностей и сущностных сил. Вот почему для опасных профессий профессионализм — категория человеческого бытия, представляющая систему личностных, мировоззренческих, деловых, профессиональных, моральных и нравственных качеств человека. Стержнем нравственного императива здесь является мораль подвижничества, для которого самосохранение не стоит на первом плане.

Опасная профессия, как я уже неоднократно упоминал, требует от человека, во-первых, постоянной социально-психологической готовности к работе в экстремальных условиях, во-вторых, наличия выраженных врожденных психофизиологических задатков, обеспечивающих возможность гибко реагировать не только на социоэкологический пресс, но и на прератность судьбы, в-третьих, исключительно пластичной нервной системы, позволяющей перманентно формировать гибкие нейропсихические связи, новые функциональные свойства, обеспечивающие такие процессы, как создание образа, интуиция, предвосхищение. В опасной профессии есть и постоянно действующий фактор — процесс актуализации тех глубинных резервов души и тела, которых размеренная земная жизнь востребует лишь изредка. Другими словами, речь идет о приобретении некой избыточности степеней свободы, как в пространстве, так и во времени.

О чем идет речь? В обычной деятельности надежность, эффективность человека, безусловно, опирается на общие свойства живого: раздражимость, изменчивость, приспособляемость, трансформацию энергии и пр. В случае внезапной опасности человек «пускает» впереди себя свой биофизический аналог. И если трусит, так не «Я», а инстинкт...

Принципиальной особенностью опасной профессии является то, что человек перед опасностью не может полностью использовать принцип избегания. Преодоление — вот главный принцип. Он должен не только уметь избегать опасность, но и преодолевать ее, если она неотвратима, не приспособливаться, а преобразовывать ситуацию (задачу) в состояние управляемости, т.е. переводить свою жизнедеятельность в другое пространство.

Люди опасных профессий, к примеру, летчики, подводники, минеры, водолазы, проходчики, космонавты, парашютисты, пожарные и др., обеспечивают безопасность, прежде всего, нравственной ответственностью. Отсюда и глубинная суть их профессионализма: принятие на себя ответственности за самоличное решение, высочайшая организованность, личное мужество, самокритичность, нравственная чистота мотивов поступков. Речь не идет об извечной жертвенности в российском мироощущении, о подавлении души идеологией, об одномерном человеке-автомате — все гораздо глубже. В опасной профессии некомпетентность, эгоизм, равнодушие всегда приносят несчастье **другим**. Побуждающим мотивом профессионала в экстремальной ситуации является не столько сострадание, сколько долг. В том и состоит смысл его духовной жизни, его крест — вершить добро, трансформируя Совесьть в решимость, а мужество — в профессиональность поступков.

Как бы ни казалось странным, но профессионализм для летчика в изложенном выше понимании начинается еще до овладения професси-

ей. Он возникает с формирования потребности человека в добровольном, свободном выборе своей судьбы — преодолеть себя, пойти на риск в интересах других. Развиваемые совесть, свобода, дисциплинированность и самодисциплина, жизнелюбие и воля — вот первые нравственные ступени восхождения личности летчика (особенно военного) к вершинам нравственных ценностей — защитить чужую жизнь. Таким образом, личность профессионала созревает **внутри себя**, и лишь затем ее разумное и чувственное содержание обретает социально значимую и профессиональную мотивацию. Из этого следует, что основная составляющая профессионализма — в генах человека. Для летчика-профессионала в моем понимании «духовное пространство» — не метафора, а социальная реальность его взаимоотношений со своей Совестью. Это и есть то системное свойство, которое отличает профессионала от **специалиста**.

Удивительно, но факт: в кабине летящего самолета два члена экипажа: летчик и бортрадист, два специалиста, но с разным «служебным» внутренним миром. Для бортрадиста внутренний профессиональный мир строго очерчен заботой о своевременной передаче летчикам информации с пунктов руководства и управления полетом. Для пилота же картина совсем иная. Психологическое содержание внутреннего мира летчика состоит в том, что оно формируется любовью к полету, потребностью в духовной свободе. Эта духовная свобода противостоит духовной глухоте.

В процессе подготовки специалиста летного труда навыки играют одну из ведущих ролей, летная дисциплина — краеугольный камень безопасности полета, регламент — разминированная тропа в Небе. Но это еще не профессионализм — понятие исключительно многомерное, многослойное, мера зрелости сознания, целостности натуры, весть добра. И начинается с формирования личности летчика, суть которой в центральном интересе, жизненной установке — *летать*. Профессия — это судьба. Затем профессионализм как состояние души формирует стремление к расширению своих возможностей. А что это означает в опасной профессии? Это достижение мастерства за счет расширения границ риска, т.е. повышения вероятности встретиться с ситуацией, требующей выхода за рамки его психофизиологических возможностей. Это означает, что сама опасность есть экология духа, которая формирует характер человека повышенного риска, черта его зрелости и надежности. Риск — это не легкомыслие, а воля, выдвигающая перед разумом задачу выхода из опасной нестандартной ситуации. Побуждение к самосовершенствованию с риском для своей жизни в данном случае нравственно, так как мастер-профессионал свою конечную цель видит в гарантировании безопасности жизни других людей.

В летном профессионализме есть свои противоречия. Известно, что человек, управляющий самолетом, в полете испытывает гамму эмоциональных переживаний: от естественного страха до возвышенного состояния Счастья от ощущения свободы полета. Переживаемые состояния настолько сильны, что нередко оттесняют разумные ограничения, формируя психологическую установку лишь на удовлетворение эмоционального наслаждения. Гедонистическая сторона вытесняет процессуальную, что чревато тяжелыми последствиями. (Гедонизм — чувство наслаждения, удовольствие превыше всего.) Вот здесь и помогает выработка профессионализма. Дело в том, что каждый новый полет создает условия, в которых еще нет полного знания ситуации, а при этом еще и мало опыта. И тогда включается интеллект как интегральное психическое средство общей ориентировки, предвидения, творчества.

Питает профессионализм даже в самом начале становления специалиста познавательный интерес к неизвестному. Познавательный интерес к нестандартному, необычному легко подавляет чувство страха, развивает способность опережать ход событий, формирует жизненную установку не только на исполнение, но и на творческое решение. В этом состоит суть психологической защиты от постоянного стрессогенного воздействия летного труда, в этом истоки профессиональной и человеческой надежности летчика.

Специалист-летчик почти безошибочен в своих действиях, детерминированность которых определяется как целями, так и обстоятельствами полета. Профессионал-летчик дополнительно к этому **независим** в воздухе (имеется в виду способность преодолевать сложные условия полета). Независимость обеспечивается работой над собой, самовоспитанием, переходом от сознания к самосознанию, от навыков — к формированию психических качеств, т.е. тех способностей, которые переводят знания в действия, а поведение — в поступки.

Безусловное слагаемое профессионализма — это структурная реорганизация личности в труде. В частности, для летного ремесла трудно представить профессионала без умения ставить самому себе ограничения, знать свое тело, душу, свои возможности и слабости. Предельно точно чувствовать снижение готовности идти на риск, определять уровни своего психического состояния. Таким образом, летчик, каковы бы ни были его летные способности, без соответствующей духовной культуры профессионалом в широком смысле стать не может.

Духовная культура человека — это очень сложное и трудно определяемое явление. Она включает в себя понимание таких высоких материй, как добро и зло, грех и очищение, планетарное мышление и вселенское сознание, космогонический дух и связь с Высшим Разумом. Профессио-

нал-летчик, постоянно работая в зоне опасности, более остро чувствует свое предназначение в мире бытия, более наглядно видит добрые результаты своего труда. И при этом он более ответствен не только перед законом, но и перед своими пассажирами, так как его ошибка — это и его грех, страдания его Совести, поскольку ее ценой могут быть чужие жизни.

Собственно, это свойство, т.е. духовная самостоятельность, формирует еще одно качество летного профессионализма — психофизиологическую готовность к жизнедеятельности в необычной среде. Речь идет о том, что четкое знание законов полета, правил эксплуатации летательного аппарата, автоматизированные навыки, физические силы организма еще недостаточны для обеспечения профессионализма — необходимы особые функциональные органы, механизмы, обеспечивающие гибкую приспособляемость организма к смене знака гравитации, к новой оценке пространства и времени, к мгновенному восстановлению искаженного восприятия своего пространственного положения, способность психики работать в условиях помех, близких к полезному сигналу, в условиях решения равно-мотивированных задач. Другими словами, человека необходимо не только учить профессии, но и постоянно **переучивать**. Нервную систему, анализаторы, обменные процессы нужно выводить на новый специфический режим функционирования, выходящий за земные стандарты. Это означает, что для достижения высокого уровня профессионализма необходимо иметь профессиональное здоровье, т.е. способность сохранять работоспособность в условиях воздействия как обычных (хотя и в крайних своих значениях) раздражителей, так и тех, которые в практике земной жизни не встречаются.

И еще об одной особенности профессионализма летной профессии — сохранении летного долголетия. Специфическая особенность летной профессии — постоянное переучивание на новую авиатехнику в условиях, когда требуется сформировать не менее 30–40% новых навыков для работы с пультами и новыми системами.

Новая техника несет новые требования к человеку, главное из которых — реализовать новые идеи, заложенные конструкторами в летательный аппарат. Вот здесь-то и проявляется высшее качество профессионализма — творческая потенция, динамичные характеристики психики, духовная сила, управляемая природная одаренность.

Профессионализм весьма заметно проявляется в общении летчиков между собой, красноречиво проявляется в языке профессионалов, точнее, в их жаргоне. Жаргон — это не только спрессованный опыт, сублимат знаний и понятий, это еще и средство духовного понимания. Правда, жаргон профессионалов есть знак кастовости, но он вместе с тем представляет собой и образ, символ духовного состояния, выражения высших

чувств, непонятных непосвященным. В жаргоне всегда есть подтекст второго «Я». Жаргонная речь — это не столько выраженная мысль, сколько выражение состояния сознания и его связи с подсознанием. Характерно, что у представителей опасных профессий жаргон часто имеет форму юмора и веселого жеста, но иногда совсем необычную форму, а именно — выразительного молчания. Молчание профессионала, особенно в крайних ситуациях, — это психический акт не столько погружения в себя, сколько перехода с речевого на перечевой уровень общения. В летном труде профессионал достигает способности понимания физических ирреальностей (в виде потери Земли, неземного одиночества, ощущения Вселенского дыхания космогонического пространства). Подобные психологические особенности пребывания сознания человека «там» и «тут» придают летному профессионализму, ныне еще недостаточно понятому, особый личностный смысл, а профессия оценивается как дар Божий. Таким образом, ядром профессионализма является личность, а ее ведущим профессионально важным качеством — интеллект. Но генерирующей опорой летного профессионализма является все же духовность человека как живая связь времени и пространства: где мы были, где мы сейчас и где будем. В подтверждение сказанному выше приведем два примера из летной практики, когда жизнь летчика была «на волоске» и когда обстоятельства показали «кто есть кто». На примере этих мгновений можно прочувствовать те нюансы, которые отличают профессионала от **специалиста**. Первый пример — самостоятельный беспилотный полет МиГ-23 от Польши до Бельгии после того, как его покинул летчик. Аварийная ситуация произошла во время взлета, когда раздался хлопок и начали падать обороты турбин двигателя. Вот как воспринял ситуацию специалист. «Ощутил, что нос самолета вздыбился, как будто коня на скаку остановили. Взгляд на скорость — около 400, обороты идут на уменьшение, высоту не помню. Доложил об остановке двигателя и своем решении катапультироваться».

Время от начала развития аварийной ситуации до оставления самолета — 12 с. Весь операциональный состав умственных действий правилен. Но профессионализм проявлен не был, так как динамика процесса была принята за его окончание, тем более что на скорости 400 можно было еще лететь. Длительность времени развития событий физически не соответствовала остановке двигателя. Но оно было оценено как конечное для принятия решения. Летчик-специалист осознал раньше последствия аварийной ситуации, чем суть противоречивой информации. Гипотеза о безвыходности была доминирующей в сознании. В данном случае решение было правильным, так как для дальнейших действий по управлению самолетом жизненных сил у данного летчика не было.

Пример второй — полет МиГ-29 в Ле Бурже.

Идет **демонстрационный** полет, в котором впервые рекламируется новый истребитель. Условия полета крайне жесткие: малая высота и предельно малая скорость. Пилотирует самолет летчик-испытатель А. Квочур. На высоте около 500 м недалеко от зрительных трибун летчик услышал хлопок в районе двигателей. Вот как воспринял ситуацию **профессионал**. «Первая мысль — помпаж. Взгляд на обороты — падают, одновременно ощущаю разворот самолета в сторону зрительских трибун и его просадку. Мгновенно ногой убираю разворот. Вторая мысль — машину не бросать. Вывожу оба двигателя на режим полного форсажа. Выжидаю. Но ощущаю, что заваливает вправо, двигатели не успевают набирать обороты, угловая скорость вращения нарастает. Сознание занимает не потеря высоты, а борьба с креном самолета, чтобы траекторию падения отвести от зрителей. В душе засаднило — прыгать в первый день показа! Когда катапультировался, показалось, что опоздал. Помню: самолет падает, белое небо, купола парашюта нет. Конец... Сжался в комок, слышу взрыв, и я лежу на земле. Значит, жив. Руки-ноги работают». Время от развития аварийной ситуации до катапультирования — 7 с.

Два сходных случая, два решения, но какова разница!

В первом случае действия организовывались по принципу стимул — реакция, т.е. шли они от события к действию без промежуточного осмысления ситуации, во втором же шло **управление** ситуацией. Время заполнено интеллектуальной работой. А где же инстинкт самосохранения? Он оттеснен профессиональной деятельностью: с малой скорости выйти на точку падения подальше от трибун, затем выжить. Мгновения — 7 с, но чтобы их так прожить, надо было прежде без остатка отдать себя летной профессии и стать профессионалом. Все спрессовалось в этих секундах — и мысль, и человеческий дух, и честь, и жизнелюбие. Конечно, далеко не все авиаторы, особенно законники, примут подобное толкование профессионализма. Они, как и я, знают, что и сегодня во многом процесс обучения профессионализму строится на знании нормированности действий и операций, на выработке стереотипных навыков.

Но мы также хорошо знаем, что жизнедеятельность летчика неоднородна, техника многообразна, условия полета нестабильны, тактика непрямолнейна. Любой полет связан с определенным риском, с вероятностью нестандартных ситуаций, с автономностью выбора решений, с решением нравственных проблем, порой определяющих возможность сохранения жизни — своей и других. Проводимые мною летные эксперименты, в том числе с личным участием в составе экипажей, показали,

что стереотипные, шаблонно заданные действия надежны только в условиях ясной привычной полетной обстановки. При неожиданном поступлении ложной и противоречивой, неопределенной информации стереотипные действия оказываются ненадежными более чем в 60% случаев. Ненадежность выражалась в ошибочных решениях, запоздалых и пропущенных действиях, растерянности и даже панических реакциях. Неадекватные действия почти для каждого летчика были неожиданностью, причем первоклассные летчики особенно были поражены своей неготовностью.

Анализируя результаты множества сложнейших летных экспериментов, нельзя не прийти к выводу, что в основе педагогической теории формирования профессионализма должны лежать принципы динамизма и развития, на основе которых формируется создатель творческих решений и нравственных поступков. В практике обучения мы сплошь и рядом сталкиваемся с негибкостью, инерционностью, однообразием. Этот негатив — результат не только действий отдельных должностных лиц, но также, к сожалению, недостаточно научно обоснованных, особенно с психолого-педагогической позиции, требований многих нормативных документов. И это несмотря на знаменитый авиационный рефрен «Наши документы написаны кровью».

Возьмем, к примеру, «Курс летной подготовки», который является воплощением коллективного опыта и разума. В нем заложены правила восхождения к мастерству и... потолок учащегося. Социальная разумность подсказывает, что даже в этом документе заданность должна носить временный, мобильный характер, а сам документ должен быть не жесткой колеей, а профессиональным ориентиром. Жизнь ведь динамична: меняются техника и тактика, взгляды, личностные пристрастия и даже общественное сознание. Вот почему принцип динамизма в обеспечении профессионализма даже для таких документов, как «Курс летной подготовки», не должен исключать определенные творческие вливания. Представляется, что в «Курсе...» должны быть, образно говоря, «чистые листы», которые непосредственные командиры-исполнители имели бы право заполнять. В частности, исходя из достигнутого наличного уровня подготовки летчиков поднимать потолок сложности, целенаправленно развивать профессионально важные летные качества с учетом географических и погодных условий. Очень хотелось бы в данном случае быть правильно понятым: профессионализм закладывается (и так и должно быть) в нормативные документы, но и наряду со строгостью буквы должно допускать свободу исполнения для достижения наивысших результатов.

В каждом полете может возникнуть ситуация, о которой еще нет полных сведений, а тем более нет опыта для ее преодоления. И тогда

включается интеллект, предвидение, т.е. творческое решение. Так зарождается мотив и познавательный интерес к неизвестному. Именно осознание курсантом, что познавательный интерес способствует уверенности в благополучном исходе полета, легко подавляет чувство страха, развивает способность опережать ход событий, формирует профессиональную установку не только на исполнение, но и на творческое решение возникающих в полете проблем. В этом и состоит одна из форм воспитания психологической защиты стрессогенного воздействия опасности летного труда. В этом начало профессиональной и человеческой надежности летчика.

Опыт многосторонних исследований личности здоровых и больных лиц летного состава показывает, что причины их многих профессиональных бед были заложены еще на стадии обучения в училище. Я понимаю: непривычно слышать, что стремление к наслаждению, познавательная активность и творчество могут подсознательно формировать чувство сопротивления законам летной профессии. Но это реальность, которую надо учитывать в воспитательной работе. В начале воспитания профессионализма, когда еще только формируется сознание необходимости неукоснительного исполнения летных законов, педагогическое мастерство состоит в том, чтобы сознание воспитателя все глубже входило в самосознание воспитуемого. Воспитать привычку самому себе ставить ограничения, выработать мотив к саморазвитию необходимых летных качеств, постоянному самосовершенствованию и только этим путем подниматься к вершинам летного мастерства — такова первооснова профессионализма. Летчик, каковы бы ни были его летные способности, без соответствующей духовной культуры истинным профессионалом стать не может. В данном случае под культурой понимается потребность в развитии интеллектуальных возможностей, а не только исполнительских функций.

Известный летчик-испытатель, инструктор-наставник первых космонавтов М.Л. Галлай считал одним из трудных вопросов следующий. Кем должен быть летчик: исполнителем или творцом? Эту проблему он отдавал авиационной психологии, обозначая ее как проблему оптимизации облика личности летчика.

Профессиональная надежность — фундаментальное свойство личности, и поэтому оно не может быть ограничено рамками знаний, умений, навыков. Летная профессия, с позиции летчика, **выделяется среди других не столько опасностью, психической напряженностью, интеллектуальной сложностью, но и возвышенностью, высокой восприимчивостью к небу как среде не от мира сего, всепоглощающей любовью к полету как к источнику жизни в духовном ее**

предназначении*. Эти душевные стержни, поддерживающие ответственность и оценку последствий своих действий, составляют психологический профиль личности летчика как профессионала, для которого правда есть неотъемлемая часть его духовной культуры. Заслуженный летчик-испытатель, Герой России А. Квочур емко и лапидарно сформулировал смысл надежности: «Мера каждому — профессионализм», имея в виду и длину жизни на летном пути.

Характеристика профессионализма как категории культуры, интеллекта, познавательной активности и летных способностей недостаточна для понимания человеческой надежности летчика-профессионала. Самый необходимый психологический элемент для формирования личности летающего человека — это свобода. В данном случае речь идет и о свободе действий, и о свободе духа. «Потеря крыльев равнозначна потере свободы» (И.И. Сикорский). Действия регламентированы, в том числе и для альтернативных решений, «по обстоятельствам». А со свободой духа гораздо сложнее. **Летчик ведь начинается с мечты, с веры в идеал, с преодоления и управления собой в части ограничений желаний, страстей, привычек.** Приведу характерные ответы летчиков на вопрос о духовности и этической стороне свободы в их понимании.

«Общение с необычной природой неба, свободой перемещения в трехмерном пространстве заставило смотреть на мир другими глазами, точнее, с позиции настоящих человеческих ценностей. Пройдя через трудности, начинаешь уважать все и всех, кто тебя окружает, понимать все, что вокруг происходит» (летчик-испытатель 1-го класса Н. Григорьев).

Свобода в духовном измерении **представляет собой внутреннюю работу над собой, над своей собранностью, над своим смирением**, т.е. идет смещение акцентов анализа себя не в интересах внешних жизненных коллизий, **а в глубину своей души**. Там начинается формирование второго «Я», самосознания, создание душевного пласта порядочности.

* О летном профессионализме с позиции научной психологии см.: Пономаренко В.А. Страна Авиация: черное и белое. М., 1995; а также книги и статьи выдающихся летчиков-испытателей: М. Громова, В. Чкалова, М. Галлая, Ю. Гарнаева, В. Ильюшина, Г. Берегового, П. Стефановского, Г. Седова; сочинения летчиков-писателей А. Маркуши, И. Шелеста, А.К. Сульянова; мемуарные труды летчиков военных лет: В. Решетникова, А. Покрышкина, А. Ефимова, И. Кожедуба, Н. Скоморохова, Е. Лавриненкова, Е. Савицкого, И. Пстыго, Г. Зимина, Г. Сивкова, И. Полбина, А. Голованова и др.

Но самая сильная сторона свободы летчика состоит в том, что она **помогает человеку извлечь из полета глубоко нравственное отношение к профессии**. Летные способности выступают лишь как природные качества, а полеты в небо приобщают летчика к духовности жизни. Отсюда выраженность его человеческой индивидуальности в творчестве, поведении, поступках. Конечно, к этому есть исторические предпосылки, заложенные в творческом облике человека, создавшего идею о полете. Известно, что идея авиации вначале зародилась не столько в связи с техническими возможностями общества, сколько в душе человека. В те далекие времена пробудившаяся в сознании человека свобода как средство выхода из круга земной суеты в своей первичной основе содержала цель: благоприобретение. Эти пояснения к проблеме надежности личности не так уж далеки от практики обучения и воспитания, и в этом, я надеюсь, читатель убедится по ходу прочтения всех материалов книги. Безусловно, профессионала формируют, воспитывают, обучают, и об этом немало написано. Для меня сейчас важнее изложить эту проблему **изнутри самого летчика**. В этой связи важно познать, как в сознании и душе летчика отражается его видение себя как профессионала, его отношение к своей судьбе, к профессии. Что представляет собой его чувственный, глубоко интимный мир переживаний в структуре оценок себя как человека. Вот пример одного мгновения из жизни летчика, за которым стоит целая жизнь:

«Скорость достигла 3000 км/час. Я почувствовал себя первооткрывателем, подобно Колумбу, Магеллану и испытывал смешанное чувство страха и гордости. Было тихо. Один среди этого безмолвия. Я находился в некоем отдаленном мире, расположенном над людьми. Я был один во времени и пространстве, далеко от всего живого... На снижении я подумал, что немного приблизил то время, когда человек сможет совершить полет в космос» (Эверест, 1960).

Из нашей воспитательной работы почти выпадает духовный мир летчика, то, что содержит высшее его качество — любовь к полету. Именно в самосознании, в психическом процессе идентификации, т.е. в определении себя (кто я) среди других, **можно более точно спрогнозировать — по плечу ли данному летчику избранная не только опасная, но и высокочестная профессия**. Я приведу много самооценок себя, своей профессии, душевных и духовных сторон своей деятельности. Их надо внимательно читать и чувствовать, это не цитаты, это — мысли, живые флюиды, ступки опыта, мудрости, чести. Лично я в них вижу, как выглядит Божья искра

в человеческой правде и великом бытии духа, смысл *цельности природы небожителя*. Вначале построим идеальную систему взглядов. В последующем рассмотрим, чем жизнь земная отличается от жизни в небе. Психологию человеческой надежности летчика лучше рассмотреть в онтогенезе, т.е. в развитии от курсанта до пенсионера. Остановимся на узловых моментах.

К этим узловым моментам отнесем психологические «зоны роста» надежности личности летчика.

На жизненном профессиональном пути летчика есть особые зоны роста, которые определяют успешность летной карьеры и профессиональной надежности. В данном случае рассмотрим лишь ту сторону жизни и труда, которая связана с духовным миром человека летающего.

Профессию летчика избирают добровольно, более того, уже имея выраженный мотив к летной работе, целеустремленность, желание проверить себя в опасном деле. На первом этапе летного обучения, включающего в себя летное училище и первые 2–3 года самостоятельной летной работы, в побудительном мотиве к полету заложены волевое начало и чувственное ожидание встреч с чем-то неординарным, возвышенным, отличающимся от впечатлений на земле. Вместе с тем **опасность полета как фактор, дисциплинирующий человека, не является мотивом**. В этой связи задачей психологического обеспечения «зоны роста» на первом этапе летного обучения является не столько ограждение от стрессоров, сколько формирование условий и способов **сдерживания волевых импульсов со стороны самого обучающегося летному делу**. В обучении принципиально важно совместить два процесса: обучение и воспитание. Обучение развивает летные способности, а воспитание формирует личность. Опыт показывает, что профессионализма достигают **личности**, а не просто способные к полету индивиды. Формирование личности подразумевает воспитание духовной сферы человека, его нравственных устоев, понимание полета как подарка судьбы на всю жизнь, требующей от человека чистоты помыслов, **уважения к законам полета**. Формирование уважения к летному труду есть краеугольный камень дисциплины в воздухе. Дисциплина в полете — **это работа мысли и духа летчика над самим собой**, это великая свобода выбора, когда учишься управлять самолетом и самим собой, когда прогнозируешь последствия своих действий, **когда предугадываешь глубину допустимого риска**, когда твердо оцениваешь свои возможности и возможности **своих коллег в полете**.

Именно этих летно-жизненных ориентиров нет у курсанта, да и у молодого летчика. Почему? Ответ вроде известен — нет опыта. Ответ правильный, но не полный.

Чтобы дать более полный ответ, надо познать, в чем содержание внутреннего мира летчика в «зоне роста» на первом этапе жизненного пути в авиации? Прежде всего, во всепоглощающем **взволнованном желании подняться в воздух**. Человек находится в состоянии отставленного желания, он его компенсирует в образах, снах, мечтаниях, чувственных переживаниях. **Но главное, что он спешит**. Отсюда и первые ошибки в поведении, учебе, общении, связанные с нетерпением. По нашим экспериментальным данным, во втором полугодии первоначального обучения у 30–40% курсантов падает мотивация к летному обучению. Это связано с тем, что человек «перегорает». Поэтому более прогрессивны те формы обучения, когда учат летать, **начиная с первого курса**. Проблемы начинаются и в первом начальном полете. Я умышленно остановлюсь лишь на отрицательных моментах, так как речь идет о надежности летчика в интересах безопасности полета.

Что психологически означает первый полет?

Это чувственное, бурно-эмоциональное сличение образа летчика, сформированное внутри, **с той реальностью, с которой он столкнулся**. Ее совпадение идет далеко не сразу, а у некоторых происходит полный разлад между воображаемым и реальным. Наиболее вероятны несколько разновидностей поведения и чувственных переживаний, которые определяют воспитательные политики и тактики обучения. Опишу наиболее характерные.

В случае совпадения ожидаемого и реального отмечается неудержимая радость, «нарисованная на лице», подъем энергии, бодрое настроение, открытость в отношениях, послушность **и преданность своему инструктору**. Человек спиной испытывает физическое ощущение «на седьмом небе». Он нуждается в подтверждении своего выбора, он спешит реализовать себя. Тактика обучения и воспитания в этом случае требует обязательного повышения сложности для сохранения высокого мотива к полету и поддержания состояния любви. Необходимо вводить элемент опасности не искусственно, а создавая условия повышенной сложности, **которые курсант осознает как усиление опасности**. Педагогическое мастерство состоит в том, чтобы ученик сам убедился в своей неготовности к опасности. **Лестница жизни в небе, как бы этого ни хотелось волевым и эмоциональным натурам, должна быть пологой**.

Преодоление каждой ступеньки лестницы в небо одновременно есть путь преодоления себя, более того, **сотворения себя как профессионала**. В воздухе надо учиться не только говорить, **но и молчать**, особенно тогда, когда трудно, ибо в молчании и есть умственная работа над полетной ситуацией, над ее преодолением.

Для случая, когда человек, поднятый в воздух, не полностью ощутил совпадение воображаемого и действительного, отмечается настороженность, резко выраженная заторможенность, эмоциональная возбудимость на фоне психической закрепощенности. Возможно появление импульсивности в действиях, отвлекаемость. Все это, безусловно, уловит инструктор летного обучения, **но дело в интерпретации наблюдаемого явления**. Психологически важно понять следующее. В душе такого учащегося происходит отвлечение на себя, он старается понять, почему он не испытывает радости в полете. Эгоизм его угнетает, так как личность в полете подавляется необычными ощущениями, ему не до восторгов, все эмоции глушатся осознанием и логикой происходящего. **И чем человек ответственнее и глубже по своей природе, тем сильнее его переживания**. Воспитательная задача — не дать перерасти переживаниям в растерянность. Тактика воспитателя состоит в том, что он использует принцип «длинных вожжей»: дать курсанту больше свободы, чем положено на этом этапе. Укрепить его волю к преодолению своих слабостей и, главное, возбуждать самое ответственное чувство в этих условиях — доверие к себе. Молодой человек должен открыто доверить ему свою судьбу **и через это доверие твердо шагнуть в небо**.

Для случая, когда молодой человек в воздухе почувствовал полное рассогласование между увиденным и воображаемым, не исключается психическое состояние огушенности, проявляющееся в **полной** неспособности к оценке полетной ситуации. Но это еще не означает его полной профнепригодности. Эта первоначальная огушенность не означает отсутствия возможности развить в себе летные качества*. Бесперспективность больше связана с тем, когда человек погружается в **сомнение выбора профессии**. Он духовно страдает от **сделанной ошибки выбора, что парализует его волю, а не способности**. Эти случаи требуют длительной и благожелательной работы со стороны педагогов. Тактика воспитания одна — обучение строится таким образом, чтобы курсант сам подходил или к отказу от избранной профессии, или к началу движения по ступенькам вверх.

Я описал лишь ничтожную толику тех вариаций психологического вхождения человека в летное дело. **Главное — принять концепцию психологического сопровождения летно-методической работы инструкторов**. Инструктор не должен дать себя обмануть первыми впечатлениями, реально наблюдаемыми фактами поведения обучаемого. **Управлять нужно**

* В истории известен случай, когда великий профессионал — адмирал Нельсон — был подвержен морской болезни.

не фактами, а причинами, их породившими, тогда **Вы** будете достойно исполнять миссию педагога. Приведу самоанализ известного летчика гражданской авиации А.А. Малиновского по поводу изложенной проблемы.

«Самые яркие, неизгладимые впечатления оставляет первый полет. Гамма чувств, которая заполняет душу, сердце, сознание, так многоцветна и ошеломительна, что сдержать эмоции почти невозможно. Многие признаются, что после разбега, взлета и набора высоты круга, кто поет или просто восторженно орет, не жалея связок, кто громко смеется, а кто **шепчет благодарственные слова, обращенные к Богу**. Однако гораздо позже, с опытом начинаешь понимать, что такое истинное состояние летчика. Вначале ты **летишь** с самолетом, затем ты **управляешь** самолетом, который пока что существует сам **отдельно от тебя**, хотя и подчиняется тебе. И только после тысячи часов начинаешь летать **сам** с самолетом в себе, когда руки — крылья, а глаза, мысли — впереди самолета, когда как бы своим телом, всем существом ощущаешь **упругость воздуха**, не только определяя, но и регулируя ее силой».

Близкий по эмоциональной окраске облик летчика рисует военный летчик 1-го класса подполковник Н.Т. Теницкий.

«Я в истории авиации и в жизни не нашел летчика во всех отношениях безукоризненного. Тем более не достиг и этого сам. Как летчик стремился впитать физически в себя самолет, руками вместо крыльев чувствовать **упругую струю воздуха**, быть хозяином воздушной Среды. Летчик с его душой — это ненасытная жажда полета, творчество, фанатизм. Под фанатизмом я разумею тончайшую и **бескорыстную любовь** к своему делу. Летчик всегда счастлив своей профессией, так как в ней его Цель, а остальное как-то не замечается».

Эти высказывания взяты из ответов на вопросы. Хочу подчеркнуть, что при постановке более сложных вопросов, в частности, о порождении профессией нравственно-этических черт характера МАСТЕР Неба Марк Лазаревич Галлай дает, по сути, тот же ответ.

«Постоянное соприкосновение с риском привило взгляд на то, что есть в жизни мелочь, а что — не мелочь. Отсюда

и **большая терпимость** к непринципиальным человеческим недостаткам, более легкая переносимость превратностей жизни».

Как видите, в авиации основополагающими нормами выступают не только законы полета, но и чувственные, эстетические, моральные показатели, **создающие лицо летчика**. Вот их краткий перечень.

Человек приходит в авиацию по доброй воле и имеет право за это быть **ценим как личность**.

Небо благоговейно ласкает, требует душевной отдачи, возвышает человека, но в ответ за это ожидает **любви как высшей преданности летному делу**.

В авиации всегда есть неожиданное, неординарное, опасное, сверхчувственное, нестандартное, преодоление которого требует, прежде всего, творчества, тактического мышления, образного воображения и воли.

Автономность поведения провоцирует своеволие, эмоциональная сверхчувственность подталкивает к эгоцентризму, общее восхищение полетом летчика открывает путь к самолюбованию. Все вместе снижает бдительность и порождает потенциальную ненадежность в полете даже у классных профессионалов. Жизнь и судьба летчика в его совести, уме, совершенствовании. К этому высказыванию можно отнести как к банальности, если бы за этим ни стояли прерванные жизни или сломанные в начале летного пути судьбы.

Интересно, что по этому поводу уже писали более 70 лет тому назад.

«Человек остается один в воздухе, его жизнь, смерть, его восприятие мира — все зависит от себя, от его личности... Находясь в воздухе, он делает, что хочет, и нет пока еще такой возможности, которая регулировала бы его порывы со стороны общества, **которое находится где-то там внизу**, такое маленькое. Одним словом, мы наблюдаем развитие индивидуализма». Проходят годы, меняется авиация, появляются объективные средства контроля, повышается цена ошибки и степень ее угрозы для экипажа, **пассажира и населения**. Но некий заряд чувственности, самоактуализации, индивидуальности остается. По крайней мере, я так ощущаю эту энергию в ответе на вопрос: что такое летчик?

Летчик — это отобранный из общей массы человек, обладающий наибольшими возможностями и способностями для выполнения летной работы. В каком бы полете летчик ни находился, он постоянно **чувствует на себе взгляд со стороны**.

Это и радиолокаторы, и радиосвязь, это взгляды товарищей по полету и тех, кто остался на земле. Все они, конечно, наблюдают за ним, а он чувствует это, хочет показать себя смелым, ловким, находчивым, а полет свой — совершенным, изящным, красивым. **Летчик — это чувственная натура, затем лишь сильная.** Отстранение от полетов — для него трагедия. За допущенную ошибку казнит себя, **уединившись от людей.** У него нет врагов, обращение со всеми дружелюбное. Летчику могут простить ошибку, неумение или дурной характер, но измену летному делу — никогда. Все сказанное жизненно, но все вместе взятое, наверное, относится к идеальному летчику-истребителю» (военный летчик 1-го класса майор С.С. Иванов).

Майор С.С. Иванов прав, в процессе формирования личности идет трудная «перековка» индивидуализма в индивидуальность.

Наш опыт исследования психологических причин аварийности среди молодых и опытных летчиков показывает, что в их происхождении лежат разные причины. Прежде всего, следует сказать, что после окончания летного училища наибольший социальный стресс испытывает человек в процессе адаптации к летному сообществу, а не во время полетов. Чего не хватает молодому, здоровому, способному летчику в процессе социальной адаптации? Прежде всего, понимания того, что с него **снята глубинная опека, что его учили, играя с ним, а теперь надо работать самостоятельно.** Именно недостаточно сформированная самость является причиной этого явления. Если в учебном полку желание быть первым есть характеристика *здорового тщеславия*, то в реальной жизни это уже «путь наверх». Забота психологического сопровождения развития личности в данном случае формулируется как предохранение от карьеризма. Карьеризм в авиации всегда приведет к беде, ибо с ним связано забвение любви к небу **во имя себялюбия.** Фактически наиболее уязвимое место в процессе овладения летным мастерством является снижение самокритичности. Не исключается со стороны эмоциональных натур скрытый поиск осложнений в полете для показа себя с лучшей стороны. И в то же время летчик, расширяя границы дозволенного, наслаждаясь остротой опасности, управлением угрозой, проверкой своих нервов, когда временные интервалы между жизнью и смертью составляют секунды или их доли, может создать такую ситуацию, при которой пережитый страх надолго поселится в душе смельчака. Именно подсознательный страх в последующем толкает его на рискованные действия. **Опасность и есть психологическая «зона роста» на втором этапе жизненного пути летчика.**

Почему? Безопасность как полет вне опасности — это социальный миф. Безопасно жить и работать в небе нельзя. Опасность есть психологическая категория, так как адресуется, прежде всего, к духовной составляющей личности летчика. Отсюда и необходимость психологического сопровождения тонкого педагогического процесса обучения и воспитания умения идти на риск. **Риск не столько побуждение воли, сколько — ума, оценивающего в нем целесообразность.** Риск, образно говоря, — это ступеньки лестницы, по которым летчик поднимается к вершине летного мастерства. Опасность и есть духовная высота, достигая которой летчик приобретает новые качества, определяющие осознание своей силы. Опасность способствует развитию именно тех качеств, которых не хватает земным людям, а именно: **ответственности и способности оценить последствия своих действий.** Это очень специфическое свойство деятельности людей неба, **когда риск выступает мерой зрелости.** Сошлюсь на опыт летчиков-испытателей, у которых риск — профессиональная черта характера. Но обратите внимание, что под этим понимают испытатели, оценивая влияние профессии на характер.

«Умение в минуту опасности хладнокровно рассуждать, думая о том, **что необходимо сделать**, а не о том, что со мною может быть» (Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР Г.М. Шиянов).

Заслуженный летчик-испытатель СССР В.И. Цуварев считает, что профессия летчика-испытателя «...*усиливает доброту, благородство, чуткость, ответственность за других*».

Один из известнейших и всеми признанный лидер в испытательном ремесле шеф-пилот ОКБ им. А. Микояна Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель А.В. Федотов считал, что его профессия «*подавляет легкомыслие, неосторожность, недисциплинированность*».

По-своему (что характерно для человека с выраженной непохожестью на других) выразил свое суждение Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, летчик-космонавт Игорь Волк: «*У меня нет примеров, когда наша профессия подавила плохие черты характера. Тут все от индивидуума. Я знаю, что наша профессия иногда ломает характер, а если не ломает, то придает уверенность в себе*».

В «зоне роста» профессионала находится и другое явление, подлежащее психологическому сопровождению. Я имею в виду осторожность. Человеку от природы свойственно терять бдительность по мере достижения мастерства. Чувство «Я все могу» переполняет душу. Но дело в том, что при управлении самолетом летчик в основном опирается на двигательные на-

выки. Автоматизм в действиях составляет фундамент надежности. Это ему внушают, и он сам часто убеждается в этом. Однако по мере увеличения мастерства нагрузка все больше падает на умственную сферу, ибо главным становятся действия, **связанные не столько с управлением самолета, сколько с решением тактических задач.** Вот здесь и начинает проявляться слабость первоначальной летной подготовки. Многие даже многоопытные инструкторы этого не понимают. Покажу на примере.

Чего же не достает летчику в принятии решения совершить сложный маневр при выполнении задачи, к примеру, перехвата цели? Умения свободно ориентироваться в пространстве и времени. К сожалению, реальное пространство и закодированное на приборах — большая разница. **Летать и управлять самолетом не одно и то же. Чувство времени и чувство пространства — две фундаментальные составляющие летного мастерства.** Время в полете, в любом маневре характеризует степень реализации цели или степень достижения результата, а пространство характеризует **располагаемое безопасное время пребывания в каждой опорной точке полета.** Психологически важно понять, что абстрактные понятия должны быть перекодированы в умственное и чувственное представление о своем положении и месте пребывания в каждом отрезке полета, имеющем свою цель. В обыденной жизни пространство ассоциируется с вечностью, неподвижностью, а в летном деле это самая динамическая характеристика, причем она **имеет исключительный субъективный смысл.** Многие летчики погибли при стрельбе на полигонах из-за позднего вывода из пикирования в условиях, **когда видна земля.** Психологически в отличие от физических законов в этом случае время «сжимает» пространство, сводя его до круга, обрамляющего цель поражения. Потом находим причину: «Поздний вывод». Поздно — это и есть искажение времени в том реальном пространстве, в котором действовал летчик. Оценивая выраженность способностей к оперированию пространственными представлениями в сложной ситуации, мы провели следующий эксперимент на самолете МиГ-21У. В полете по программе летчика-испытателя создавалось сложное положение. Полет выполнялся под шторкой. В момент создания сложного положения дополнительной шторкой закрывалась приборная доска летчика в первой кабине. Летчик-инструктор находился в открытой кабине. Кроме того, он со специального пульта по заданию мог произвольно изменять показания высотомера. Задача испытуемого состояла в том, чтобы после открытия шторки на приборной доске, исходя из пространственного положения самолета и высоты полета, принять альтернативное решение на вывод из сложного положения или на катапультирование, соответственно, свое решение сообщить по переговорному устройству. В результате эксперимента выявили два рода ошибок:

- а) летчик, не обращая внимания на показания высотомера, выводил самолет в горизонтальный полет, хотя будь у него **действительно та высота, которую показывал высотомер, для этого маневра высоты бы не хватало;**
- б) летчик принимал решение на катапультирование, находясь в сложном пространственном положении, **в котором катапультированное кресло неэффективно.**

Поэтому в системе психологической подготовки так важно формирование чувства резервного времени в конкретном пространстве. В ВВС разработана психологическая методика формирования образа пространственного положения при полетах в облаках и ночью над водной поверхностью. Методика ознакомления с изменением цветов и размеров при воздействии вибрации резонансных частот с жидкими средами организма, с нарушением чувства самолета и координации движений при гипоксии и многое другое. Летчикам известны различные формы иллюзий при использовании очков ночного видения и телевизионных систем, в том числе при облете препятствий ночью. В «зоне роста» психофизиологическая подготовка на равных правах с боевой подготовкой. Пренебрежение законами ограниченных психофизиологических возможностей — самый опасный фактор в авиации. Высший профессионал не тот, кто все может, **а тот, кто точно знает, что он не может,** и действует согласно этому принципу.

Третий этап жизненного пути летчика начинается после 10–15 лет работы, когда появляется летное мастерство. Его выработка, как правило, синхронна с развитием личности летчика.

«Летное мастерство не терпит фальши и, в свою очередь, учит отличать настоящее от подделки, выделять главное из камуфляжной шелухи, определять адекватную цену человеческим поступкам, делать для других так же, как для себя, т.е. с участием совести, с полным участием своего умения — доброкачественно. Летное мастерство — это, прежде всего, высшее осознание Истины: небо не терпит халтуры. Халтура «стреляет». В небе халтура стреляет незамедлительно, очень больно, иногда наповал. Это у мастера вырабатывает педантичность, осмысленность и ответственность за каждое движение, слово. К небу можно относиться по-разному: любить, опасаться, нельзя одного — не уважать. Оно никому не прощает неуважительного панибратства, пренебрежения его законами. **Вступая в общение с небом, вести себя с ним можно только честно, как на исповеди»** (А.А. Малиновский).

Созвучно вышеприведенному звучат слова летчика-испытателя, произнесенные спустя 30 лет после ухода с летной работы: «...Сложная авиационная техника и не менее сложные условия ее эксплуатации в сильно загруженном воздушном пространстве требуют чрезвычайно жесткой регламентации деятельности пилота. Этим условиям более всего отвечает летчик спокойный, до педантичности дисциплинированный, твердо знающий документы, которые регламентируют его работу, и неукоснительно им следующий» (Галлай, 1997). В этих высказываниях мысль удивительно психологически точно выражена, наполнена жизнью, опытом, нравственным смыслом прожитого. И все же, как много есть подводных камней, которые угрожают даже зрелому профессионалу. Их много, есть камни природные, материальные, они видны, но наиболее страшны социальные, психологические, они эфемерны и в то же время крайне опасны для жизни летных экипажей и пассажиров. Чаще всего они проявляются после 15–20 лет летной жизни.

Казалось бы, человек приобрел опыт, мудрость, осторожность и умение образцово следовать летным законам. Но этого в практике летного труда нет. Анализ причин летных происшествий показывает, что именно катастрофы, а не аварии чаще всего происходят с наиболее опытными пилотами. Почему? Есть свои причины. Рассмотрим их с позиции «зоны роста», хотя кто-то может подумать: а не лучше ли сказать с позиции «зоны увядания»? Нет, летчик не увядает, пока не увядает любовь к небу. **Причины «увядания» не в небе, а на земле!**

Прежде всего, к этому времени летчики-истребители старшей возрастной группы **больше летают с обучаемыми**. Учеба взрослых людей отнимает много душевных и умственных сил. Вызывает дополнительные переживания вне полетов, что **не учитывается при нормировании отдыха**. Учебные полеты даже в сложных условиях не равнозначны самостоятельному полету. Происходит скрытая детренированность. Но **это** не учитывается в летных документах. В связи с этим, опытный летчик идет в сложный полет **не совсем готовым**. Тем более для него самого оказывается неожиданным, когда он вдруг допускает грубые ошибки. Это переживается очень глубоко, оставляя в душе сомнение «а не пора ли?» и составляет особую заботу для психологов в «зоне роста». Чем силен профессионал? Тем, что не допускает тех условий, из которых надо выкручиваться. Мы проводили эксперименты по изучению профессионально *значимых качеств у летчиков* различных возрастных групп, для военных летчиков в 45–50 лет, для летчиков гражданской авиации в 50–60 лет. В этих группах действительно снижаются временные характеристики двигательных реакций, удлиняется восстановление физиологических функций организма, сохраняется время высокой работоспособности —

в течение 6–7 часов. Все эти показатели, как правило, регистрируются вне полета, т.е. в отсутствие мотива, чем снижают свою достоверность. Опытный пилот работает экономнее, расходует энергию целесообразнее, т.е. точно с потребностями задачи. Он **работает больше на прогнозе событий, лучше молодых охватывает всю полетную ситуацию целиком**. Все дело в самостоятельном налете. Учитывая, что с возрастом у летчиков появляются различные нарушения и отклонения в состоянии здоровья, можно сказать, что **регулярность полета — лучшее средство от всех болезней!** В чем здесь дело? Сейчас я выскажу мысль несколько странную, но ее необходимо принять, так как **она возникла** результате 40-летнего опыта в авиации.

Летный труд — опасная профессия. Опасность не в смертельном исходе полета. Это категория вероятностная и для автомобильного транспорта, где вероятность гибели гораздо выше. Опасность у летных экипажей в том, что можно неожиданно встретиться с условиями, которые весьма превышают его психофизиологические показатели, что вообще-то дает возможность убедиться в роли счастливого случая. Это создает в психике или состояние повышенной готовности, или тревожности, или подсознательного страха. Физиологически это связано с выбросом в кровь большого количества гормонов, адреналина, сахара, холестерина и других активных веществ. Другими словами, **идет износ здорового организма**. У старшей возрастной группы разрушающее влияние этого фактора выражено слабее. **В воздухе опытный летчик меньше переживает, чем на земле**. «И лишь, ох, как мало кто из окружающих может догадаться о той степени всей нашей обостренной незащищенности, от земных передряг» (Гарнаев, Ахромеев, 1995, с. 7). Что гнетет? Главное — социальные факторы. Для военных летчиков — это: (а) отсутствие перспективы служебного роста, (б) снижение мотивации к полету, (в) тревожное будущее — лишиться профессии, (г) ненужность, (е) *не востребованность в 45–50 лет вне аэродрома*. В этих случаях, когда проступают возрастные элементы, особенно нужна этичность коллег и старших начальников.

Кстати сказать, по мнению А. Адлера, комплекс неполноценности — главная причина разнообразных неврозов и психопатий.

Одной из наиболее распространенных форм «летного невроза» является состояние излета, оставленное без внимания авиационными врачами (Пономаренко, 1992).

«Излет» — это состояние, когда человек чувствует, что ему полет не в радость, он духовно насилует себя, теряет ответственность перед собой, семьей, товарищами. Идет в полет, как на подневольную работу. В этом состоянии его преследуют страх, неуверенность, **снятие с себя**

ответственности за исход полета. Наступает самое страшное: человек начинает жить прошлым, а не будущим. Вновь может вернуться назойливая мысль о правильности выбора летной профессии. Реальность жизни заполняется чувством стыда от схода с дистанции. Человек входит в стадию беспощадного самоуничтожения. Не дай Бог это пережить. Конечно, я собираю все тяжелое в один узел, в практической жизни у каждого это происходит по-разному и далеко не так драматично, как я описал. Но есть у психологов особая задача в этой «зоне роста», суть которой сводится к формированию у летчика старшего возраста психологической установки **на ценность от сделанного им, на ценность его как человека, обеспечивающего безопасный путь другим.** Всеми силами следует противодействовать условиям, порождающим конформизм, конъюнктуру угодничества и ослабление мотивации. Это по-настоящему является угрозой безопасности полета. Таким образом, содержанием психологического обеспечения «зоны роста» на последнем этапе профессионального пути летчика является сохранение духа, который обеспечит его связь с небом и после ухода с летной работы. Опыт изучения жизни летчика после ухода из авиации, показывает, что и болезни, и смерти наступают чаще у тех, кто лишается своего летческого духа. По данным американских специалистов, *продолжительность жизни* летчиков-пенсионеров по сравнению с лицами нелетной профессии сокращается на 3–5 лет.

Дух летчика имеет общечеловеческое значение. Известно, что Бог пожелал, чтобы движение человека к нему шло через любовь. Любовь есть одна из составляющих духа человека, стало быть, любовь к небу есть проявление духовной жизни. Из этого следует, что психологически важно так обеспечить последнюю «зону роста», чтобы человек уходил из авиации, сохраняя любовь к небу. Вся система психологического обеспечения жизни и труда летчика имеет высшую благородную цель: воспитать летчика как носителя духа. Духовность личности летчика — это всегда добро. Летчик всегда может гордиться и ценить свое только ему данное качество — быть небожителем, оставаясь землянином. В душе летчики всегда хранят высшую ценность: не грехи, не превращай небо и свою трепетную любовь к полету в наживу. Люди помнят: «Не хлебом единым жив человек», а человек летающий знает: «Не Землею единой жив человек!» Земляне посылали человека в небо, и он оправдал их надежды, **так как с Неба возвращался всегда чище, святее, благороднее и добрее.** И этим создавал вокруг себя силовое поле радушия. Летчики первые из землян доказали, что дух — это жизненная сила, но не для власти над другими, дух — это характер, но для смирения, т.е. смирять свое «Я» с добродетелью. Дух — это достоинство, но готовое к покаянию. Эти размышления — не выдумка, все это воспринято от многих душ мне близких летчиков, уже

ушедших с летной работы, но хранящих в памяти самое ценное и сокровенное, что оставил в их душе полет.

Летчик, не падай Духом и тогда, когда ты будешь вне неба, ты счастливый, так как познал смысл жизни и открыл сущее в себе, пронес через всю жизнь любовь к небу. В 1998 г. первый космонавт США Джон Гленн в свои 77 лет добился от НАСА разрешения на полет в космос. В 1994 г. известный писатель, летчик А. Маркуша в 73 года после 37-летнего перерыва самостоятельно вылетел на Авиатике-890*. Так что дух авиаторов неистребим!

Психические состояния совести и сознания, победившие смерть

На примере профессиональной деятельности человека в особых условиях попытаемся:

- 1) раскрыть содержательную сторону психических состояний;
- 2) показать объективные способы описания психических состояний в интересах расследования летных инцидентов;
- 3) представить данное описание как метод оценки скрытой, но потенциально возможной ненадежности действий человека в экстремальной ситуации.

Пример первый

В процессе выполнения боевого задания (в мирное время) по перехвату нарушителя границы над морем летчик В.А. Сидоров на высоте 7000 метров за облаками услышал хлопок в районе двигателя, и в этот же миг в кабине появился дым. Дальнейшие события рассмотрим как психическую проекцию субъекта по отношению к себе и своему состоянию духа.

«Когда появился дым, я сразу же кран наддува поставил на “холодный”, закрыл подсос воздуха, перешел на чистый кислород. Дым по-прежнему валил в кабину. У меня мысли: если сразу начну говорить об этом, меня могут осудить за тру-

* Выпустил его в полет заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза В. Гордиенко.

кость, так как мы делали, по сути, боевой вылет, да к тому же я — ведущий группы. Тогда я полностью разгерметизировал кабину, в ушах удар, приборы сразу же запотели, а дым все валит и валит. И тут я понял, что задание мне все-таки выполнить не удастся. Я доложил о случившемся на командный пункт. Мне поступила команда: “Иди на точку” (на аэродром).

В это время находился над морем в 80 км от аэродрома, я развернулся, пошел на аэродром, доложив руководителю полетов, что возвращаюсь домой, дым в кабине не исчезает*.

К этому времени полета все приборы покрылись инеем, и мне пришлось ручку управления брать в левую руку, а правой протирать приборы. Самочувствие мое было хорошее, я был спокоен и страха никакого не испытывал. Во-первых, двигатель работал нормально, температура газа не росла, в перископе дымового шлейфа за собой я не видел.

Во-вторых, я был больше занят мыслью — найдут ли дефект на земле, ибо у нас были случаи, когда летчики докладывали о дефектах в воздухе во время боевых вылетов, а на земле их не оказывалось. Вот почему я и старался любой ценой дотянуть до аэродрома, и это меня больше всего волновало.

Когда снизился до 3000 м, запотевание начало исчезать, облака пробивал вниз спокойно, к этому времени у меня был очень большой налет в облаках, и необходимость пилотировать по приборам, даже покрытым инеем, не вывела меня из психического равновесия. Пилотировал уверенно, и на высоте 2500 м я вышел под облака.

Руководитель полетов периодически спрашивал: “Как самочувствие, как работает двигатель?” Я ему отвечал: “Самочувствие хорошее, двигатель работает нормально”.

После четвертого разворота на высоте 50 м почувствовал, что тяги не хватает, самолет начал проваливаться, увеличиваю обороты, и в момент посадки услышал команду: “Ты горишь”. Я сразу же выключил двигатель и тут же решил уменьшить пробег самолета и освободить створ полосы, для чего эффективно торможу и с бетонной полосы выскочил на грунтовую, так как она была песчаная, то торможение было более эффективное. На пробеге получаю команду: “После остановки немедленно покинь самолет”. Как только

* Дым в кабине — как правило, предвестник пожара и затем взрыва самолета.

самолет остановился, я включил систему пожаротушения, быстро расстегнулся и выскочил. Когда выскочил, увидел, что задняя часть самолета горит. Самолет быстро потушили, а меня спустя 40 минут снова подняли на боевой вылет».

Не будем касаться мастерства летчика. Для размышления оставим факт взаимопереходов бытийного и рефлексивного сознания, доминирования социальных мотивов, отторгающих биологический страх, снижение самооценности «Я» на фоне проецирования последствий от послеполетных служебных разбирательств.

Прежде всего, аварийная ситуация вызвала раздвоение сознания на организацию оперативных действий и на переживания этического конфликта между «должным» и «возможным». Сознание на бытийном уровне заполнено построением новой задачи, а на рефлексивном доминировало переживание конфликта между «Я» индивидуальным и «Я» общественным. На духовном уровне сознание организует резервы сохранения духа в виде нравственной поддержки мотива к прекращению боевого задания. Сам операциональный состав действий как бы ушел из сферы активного сознания, не теряя при этом профессионализма исполнения.

Прокомментируем важный социально-психологический момент. **С позиции безопасности полета, сознание летчика было поглощено анализом состояния, напрямую не связанного с готовностью к покиданию самолета.** Страшна была не угроза гибели, а потеря чести и достоинства. Именно эта духовная антитеза внутри индивидуума мотивируется «коллективным Я» как мерой гражданственности. Психическое напряжение было связано не столько с профессиональной сложностью полета, сколько с социальной угрозой быть обвиненным. Именно это состояние ожидания разбора (разноса) снижало возможности сознания конструировать дальнейшую стратегию выхода из аварийной ситуации. Поэтому важно использовать подобные коллизии психического состояния в педагогическом арсенале обучения руководителей полетов и комиссий по расследованию летных происшествий. Смысл в том, что **человек в аварийной ситуации априорно вне подозрений.** Это должно стать этическим императивом психологической и образовательной среды в опасной профессии.

Пример второй

При взлете сверхзвукового истребителя с полным боевым комплектом, пилотируемого летчиком Н.Н. Солошенко, возникло внезапное крене. Самолет на действия летчика не реагировал. По нашей классифи-

кации, это одна из самых стрессогенных ситуаций, когда на действия нет ответа. Предельно малая высота (5–10 м) шансов на спасение практически не оставляла^{*}. Всмотримся во внутренний мир человека в этой ситуации.

«Внезапно самолет начало медленно кренить вправо. В ту же долю секунды я дал ручку управления и ногу влево для вывода самолета из крена, однако самолет продолжал увеличивать крен с разворотом вправо. Ввиду того, что скорость для данного разворота была мала, самолет начал терять высоту, в голове была единственная мысль: “Вывести самолет из крена”. С большим усилием я отжимал ручку управления влево и полностью дал ногу влево, но самолет на мои действия не реагировал и продолжал увеличивать крен. Перед глазами мелькала земля. Страха, испуга в этот момент я не испытывал, так как некогда было пугаться. Затем почувствовал удар правой плоскостью о землю, меня резко в кабине потянуло вперед, но привязные ремни удержали. От удара самолет резко бросило на левую плоскость, и в этот момент я резко убрал РУДы^{**}. Самолет било о землю, и он, разрушаясь, двигался вперед, здесь я выключил двигатели, и тут же мелькнула мысль: “Все, я погиб”. Хотя страха я и не испытывал. В дальнейшем самолет зацепился за железное покрытие рулежной полосы, послышался удар, самолет развернулся и начал ползти боком левой плоскостью вперед, тут я подумал, что самолет сейчас перевернется. Перед его остановкой кабина начала наполняться дымом. Как только самолет остановился, пошел сильный дым в кабину. Тут же мысль: “Сейчас взорвется”. И в первые доли секунды я не знал, что мне сделать первым, руки бегали по кабине. Затем сразу расстегнул замки привязных ремней и замок парашюта, разгерметизировал и открыл фонарь кабины. Когда открывал фонарь, за заголовником было уже пламя. Пока отстегивал маску, фонарь на замок не встал и снова меня захлопнул в кабине. Я снова открыл фонарь, но уже второй раз никак не мог найти сразу лямки, чтобы

^{*} Это были самолеты, из которых можно было катапультироваться с высоты не ниже 500 метров.

^{**} РУД – ручка управления двигателем.

отстегнуть маску, пытался отделить верхнюю колодку разъема, но это тоже не удалось, тогда я рванулся из кабины, оторвал маску и шланги от высотного-компенсирующего костюма и выскочил из кабины. Боясь взрыва, отбежал от самолета метров на 200. Как только отбежал, сразу же мысль: «Что же произошло с самолетом? Почему его крепил? Кто виноват?» Вся эта ситуация от начала крепления до покидания кабины самолета продолжалась 15 секунд».

Эта ситуация развивалась на моих глазах. Я увидел на земле горящий и стреляющий самолет, а из кабины свисала рука летчика. Как врач я бросился на помощь, и лишь подползая к кабине, увидел, что это не рука, а шланг от кислородной маски. Летчик стоял метров за 30 от рвущегося самолета и звал меня к себе. Я побежал, и взрывной волной был брошен в объятия пилота. Лежа вместе со мной на земле, он мне шепнул: «Вова, я не в своем высотном костюме». Костюм к падению самолета отношения не имел, но это было нарушение, за которое будут обязательно наказаны другие. Я успел летчика переодеть в его высотный костюм и после этого представил начальству.

Летчик спасал свою жизнь: убрал газ и выключил двигатели, организованно покинул кабину, сгруппировался и не потерял сознание от удара. А вместо биологического страха — социальный: кто виноват?... Трудный это вопрос. Может, этот социальный стимул к восстановлению своего имени и придает духовные силы. По крайней мере, нет однозначного ответа на этот вопрос.

В конкретном случае ситуация была предельно сжата во времени, требовала не столько решений, сколько ответных действий на слишком выраженную угрозу жизни. Сознание выступало как фактор оценки и организации строгой последовательности действий. Но в отличие от рефлекторных навыков сознание осуществляло прогноз последующих действий с учетом неэффективности управляющих воздействий. Требовались решения другого уровня — уровня спасения. Вот пример, когда автоматизм в действиях был недостаточен, ибо требовалось нечто более высокое, чтобы заставить себя думать, как выкрутиться. Сознание удержало эмоции «в узде» и определило тот уровень ясности ситуации, который обеспечивал своевременное катапультирование.

Пример третий

После взлета ночью на самолете-истребителе, пилотируемом летчиком Б.В. Жиряковым, слетел фонарь кабины самолета*. Рассмотрим, как эта ситуация была представлена сознанию летчика.

«Вдруг услышал резкий шум, завихрение и заметил, что подвижная часть фонаря отошла назад. Как только увидел щель, мгновенно левую руку пытался перенести на рукоятку закрытия фонаря с целью его удержания, но не успел руку донести до рукоятки, как фонарь слетел. Ощутил обдувание ветром затылка, теребление волос и как бы мелкую вибрацию всего тела. Завихрения сразу же стали мешать смотреть. Как только мелькнула мысль, что фонарь улетел, нагнулся вперед, завихрения почти прекратились, открыл глаза. Первое, что сделал, — перенес левую руку на сектор газа и посмотрел на скорость, затем на другие приборы. Прибрал сектор газа, обороты уменьшил до 10800 и продолжал набор высоты по прямой. Нужно было делать разворот, но я не торопился, ибо хотел прийти в себя, осмотреться, оценить обстановку и принять решение, самолет в наборе высоты 200 метров».

Обратим внимание на следующее обстоятельство. В наших экспериментах при моделировании отказов техники в полете был установлен факт линейной зависимости своевременности действий от силы проявления ориентировочной реакции. Именно продолжительность ориентировочного рефлекса задерживала переход к осознанию и построению последующих упреждающих действий. В данном случае ориентировочная реакция способствовала мгновенному безусловнорефлекторному движению туловища и головы вперед и вниз от воздействия воздушного потока. Но тут же мысль: «Фонарь слетел». И за ней ряд целесообразных для данного случая действий. Напомню, в опыте данного летчика такого случая не было, навыки отсутствовали. Однако осознание ситуации через понимание смысла случившегося способствует построению плана и структуры действий. Бытийный строй сознания как интеллектуальная составляющая резерва надежности, оттесняя инстинкт ухода от опасности, соответственно включал аппарат умственных

* Фонарь — остекленная часть кабины одноместного самолета.

действий по преобразованию аварийной ситуации в обычный усложнившийся полет. Так «обесточивается» стрессогенность обстановки. И лишь после самостоятельно принятого решения идет радиодоклад руководителю полета.

«Доложил руководителю полетов: “Фонарь слетел, буду заходить на посадку” (раньше некогда было докладывать и не думал об этом). После доклада руководителю полетов одел очки-светофильтры, которые ухудшили видимость, пришлось их снять, начал выполнять разворот. Голова моя находилась в 5 см от прицела, положение неудобное, и завихрения затрудняли пилотирование по приборам, очень отвлекал шум. Чувствовал себя хорошо. В этот период впервые возникла мысль: “Кто виноват?” И сразу же пробежал в мыслях от момента закрытия фонаря, проверки техником, до срыва. Я проанализировал и пришел к выводу, что моей вины нет, а что-то неладное с аварийным сбросом, и я подумал, когда произведу посадку, никого не подпущу и буду сам проверять. Заход на посадку строил обычным методом, все мысли были направлены на благополучный исход. Отвлекал и мешал пилотировать по приборам сильный шум. Проверяя скорость и высоту, я убедился, что скорость колебалась от заданной на 50 км, а высота — на 50–100 метров. Этого в обычном полете у меня не было. Причиной считаю то, что отвлекался мыслями о виновности, шум и неудобство рабочей позы».

Для справки: Б. Жирыков — это тот летчик, который в 1952–1953 гг. пресекал действия американских летающих крепостей над островом Сахалин и Курильской грядой. Он был достаточно именит, профессионален, но чувство вины и его не обошло...

Как видим, психологически ситуация схожа с описанной выше: бытийный слой сознания вытесняет рефлексивный. С нашей точки зрения, мы обнаруживаем новый факт. Суть его в том, что второе «Я» больше, чем первое, социологизировано, ибо, образно говоря, рефлексирующее «кто виноват?» из глубинных слоев сознания напоминает субъекту о возможном реальном наказании.

С научной точки зрения подобный факт подталкивает к поиску объективизации нервной и психической организации такой субстанции, как зло. Видимо, не такое уж «темное» подсознание, если «злой» социальный опыт так быстро преобразует информацию в смысл последствий

для профессионального престижа, а порой и судьбы. Кто виноват? Это не вопрос, а явление бесправия, это угроза духу, стало быть, это и есть зло, зло не мистическое, а реальное, рожденное социальной практикой подавления духа свободы.

Пример четвертый

При пилотировании самолета-истребителя летчиком В.Е. Ивановым* на высоте 6000 метров произошла остановка двигателя. Жизнь начала приобретать другое измерение. Рассмотрим содержание рефлексивного слоя сознания.

«Установив заданную скорость, начал снижение. С высоты 5000 метров приступил к первому запуску. Пятикратная попытка запустить двигатель успеха не принесла. Состояние мое было нормальное, страха не испытывал, мысль о катапультировании не донимала. В голове было одно: двигатель не запускается потому, что холодно, снижусь — там и запустится. Взгляд сосредоточен на приборах. Долетел я в хорошем состоянии до высоты 1000 метров и, убедившись, что двигатель не запускается, принимаю решение катапультироваться, так как подо мной горы, садиться негде, надо прыгать».

В этом периоде проявляется профессионализм (хладнокровие, психологическая готовность к нештатной ситуации, уверенность в средствах спасения, умение пилотировать самолет с неработающим двигателем). В последующем включаются новые психологические моменты.

«Здесь уместно отметить такой момент: на ногах у меня были валенки вместо сапог, перед самым катапультированием меня вдруг начала одолевать мысль, что когда я выпрыгну, валенки обязательно слетят, и я отморожу ноги. Эти мысли тормозили мое решение. Самочувствие здесь ухудшилось, я себя стал чувствовать скованнее и одиноко».

* Владимир Елизарович Иванов — мой первый официальный инструктор, который на УТИ МиГ-15 показывал жизнь в небе. Спасибо ему!

Вот еще одна иллюстрация исключительной глубины involuции сознания. В данном случае эпизод с валенками — это ведь проявление взаимодействия архетипа символичности сознания и инстинкта сохранения жизни (подсознательный страх) и социальное оправдание перед вторым «Я» за одолевающий страх. Все вместе и составляет то, что мы в обыденности называем психологической защитой, только в конкретном случае она может быть обозначена эпитетом «глухая». Сознание утратило главное: многомерную оценку реальности. Время на спасение было упущено, а главное — человек терял исходную активность, отдавая себя во власть обстоятельствам. Духовный слой сознания не включился: «чувствовал себя одиноким», что в дальнейшем эпизоде проявилось как закономерность в действиях.

«В момент принятия решения на катапультирование над мной появились два самолета, я передал: “Кто надо мной, двигатель не запустился”. В ответ услышал: “Садись прямо перед собой”. Эта команда меня успокоила, и мысль о катапультировании исчезла. Я успокоился, присутствие рядом товарищей вселило в меня веру в то, что все будет хорошо. Подо мной были овраги, лощины, занесенные снегом, и, кажется, все ровное, но когда я снизился до высоты 350 метров, то понял, что садиться мне негде, а катапультироваться уже поздно».

Здесь следует пояснить, что рекомендация «посадка перед собой» в тех условиях была абсолютно ошибочной.

Какая прекрасная иллюстрация, с одной стороны, пагубности придания «чужой воле» доминирующего характера, а с другой — проявления феномена нейтрализации страха за жизнь путем снятия ответственности с себя: «дали команду». Вместе с тем нельзя не заметить, что именно духовная поддержка вселила состояние, пусть относительного, но все же спокойствия, а главное — духовный слой сознания летчика в экстремальной обстановке возродил веру, надежду и уверенность в благополучный исход полета. Именно активация духовного слоя сознания определила появление того «счастливого случая», когда двигатель с шестой попытки запустился. Дело в том, что в операциях по запуску двигателя играют важную роль временные интервалы между операциями. А как известно, чувство времени в экстремальной обстановке существенно искажается. По-видимому, в предыдущих запусках временные интервалы не были выдержаны. Проявлялась поспешность. Нужна психическая устойчивость. Она и помогла в последнем случае.

«В этот момент я боязни не испытывал, о смерти не думал, лишь сам себе сказал: “Дай еще раз попробую включить двигатель”. Включил тумблер зажигания в воздухе и тут же открыл стоп-кран, чувствую тягу двигателя, самолет начал набирать скорость, перевожу его в набор, скорость 500, включил радио и закричал: “Ура! Двигатель запустился”. Ввиду того, что я был ниже гор, ориентировку потерял, сразу же передал по радио: “Выйдите впереди меня и покажите аэродром”. Впереди показался истребитель, я за ним развернулся вправо, набрал 1000 метров и увидел аэродром.

Докладываю: “Аэродром вижу”. Но как только перевел самолет на планирование, у меня двигатель остановился вновь. Расстояние до аэродрома — 3–4 км, высота 1000 метров, докладываю по радио: “Двигатель стал, нахожусь на 4 развороте, корректируйте меня о выпуске шасси”.

Думаю, если раньше выпущу шасси, то до аэродрома не дотяну и вмажу или в железную дорогу, или в деревья. По радио принимаю команду: “Выпускай шасси аварийно”. Глянул на гидросистему — давление 50, а для шасси хватит 35 атмосфер, ставлю кран шасси на выпуск, и в это время я открываю вентиль аварийного баллона для постановки шасси на замки, после чего нос самолета резко опустился и стал хуже слушаться рулей. После выпуска шасси разгерметизировал кабину и открыл фонарь. Убедившись, что железную дорогу проскакиваю, начал выпуск посадочных щитков-закрылков, но они не вышли, сажусь с перелетом 200 метров по отношению к посадочным знакам на две точки. Посадка закончилась благополучно».

В данном эпизоде индивидуальность и профессионализм позволили удержать хладнокровие и создать возможность «поговорить с самим собой». Человек опасной профессии надежен благодаря своему внутреннему миру, поддерживающему его духовную энергетику, когда реальность начинает подавлять личность. Дух с подсознанием лучше «ладят», видимо, родственники.

Экспериментальные исследования возможностей человека в нестандартных, аварийных и катастрофических ситуациях показали, что в этих случаях требовалась дополнительная нервно-психическая выносливость. Именно на фоне острого психического истощения дополнительный всплеск повышенной работоспособности способствовал успеху. Лица, не обладавшие этими дополнительными резервами, как правило, погибали. **А сам**

резерв представлял сознание как стратегию, а не как инструмент исполнения нормативных действий. Подобное утверждение слишком ответственно и требует некоего разъяснения. Придется сделать небольшое отступление в область проблемы охраны человеческого достоинства, личности и жизни в полете.

Проблема безопасности человека в полете, прежде всего,— это проблема свободы выбора действий, права на личную ответственность за свои решения в сложившихся конкретных условиях полета. В авиационной практике не изжит парадокс: управляет, командует тот, кто не видит, что действительно происходит на борту самолета, терпящего бедствие. Команды с земли, надо отдать должное, бывают «согласно правилам», отработанным коллективным разумом и сертифицированы опытом живых и мертвых.

Однако не процессуальная ситуация, а психологическая вкупе с психическим состоянием экипажа нередко требуют совместных с руководителями полетов «исключений из правил». Именно в подобных случаях нередко упускается тот единственный шанс, который всегда есть! Как ни странно, но этот «последний шанс» в неписанных законах летной жизни запрятан в тайниках души, выступая талисманом, знаком благополучной (удачливой) судьбы. В этом проявляется духовная связь реального человека в тем, «кого не видно, но он рядом». Так в опасной профессии мистическое становится реально действующей психологической категорией переживания. Психология нормированности и заданности работает лишь в стандартной ситуации. В нештатной ситуации действия человека-автомата не всегда эффективны, а порой и губительны.

Поэтому следует именно заострить гражданскую позицию в отношении охраны здоровья и жизни человека в опасной профессиональной деятельности. Сочетание многомерного научного подхода к проблеме угрозы жизни человеку, разработки интеллектуально-нравственного аспекта профилактики опасных ситуаций, а также проработки психолого-педагогических и правовых актов защиты работающего человека — социальная потребность сегодняшнего дня.

Суть нашего взгляда на проблему безопасности труда состоит в ориентации профилактики не только на непосредственные процессуальные причины несчастных случаев, но и, прежде всего, на понимание более отдаленных, более интегральных явлений, учет которых дает новый эффект — пролонгированную надежность человека. Это представление не случайно, оно возникло в результате неэффективности столь, казалось бы, проверенных средств профилактики аварий, как эргономичность техники, экологичность среды обитания, высокая профессиональность подготовки. Требовалось немалое научное мужество, чтобы отстаивать эти идеи. Речь идет

о том, что трудовая безопасность человека есть нечто большее, чем предупреждение несчастных случаев.

Для убедительности приведу некоторые данные из отечественной действительности. За 1993–1994 гг. более 300 тысяч человек, работавших на транспорте, энергетических комплексах, химвирозаводах и др., получили различные увечья, травмы, ожоги. Более 50 тысяч лишились жизни, более 20 тысяч стали инвалидами с совершенно неясными генетическими последствиями для будущих поколений. Эта скорбная статистика не вызвала в обществе социального реагирования, правового ответа, законодательного действия, гражданской озабоченности! Не свидетельствует ли это о том, что безопасность труда как демографическое явление не приняла до сих пор человеческого измерения, не получила должной оценки со стороны общества?

Вот почему так важна сформулированная немецким ученым С.Г. Хойсом **идея заменить традиционные проблемы аварийности на психологию безопасности**. Включить в понятие «психология безопасности человека» более высокие категории, связанные с гражданской ориентацией на проблему человека как высшей ценности, как меры уровня технологии культуры и просвещения в его соответствии утилитарному техническому прогрессу (Хойс, 1995, с. 57).

Близка к этой точке зрения позиция авиакомпании «Боинг» (Ф. Виннер, Д. Рассел), изложенная в «Стратегии предотвращения» авиационных происшествий. Суть ее в переносе усилий из области тактической профилактики с задачей предупреждения непосредственных причин летных происшествий в область стратегической профилактики, когда предупреждается главная причина группы наиболее вероятных летных происшествий. К слову замечу, подобная позиция была сформулирована отечественным создателем науки авариологии А.Г. Шишовым в 1960 г. (Шишов, 1960).

Думаю, уместно добавить, что из всех причин пренебрежения правилами безопасности **главной является психология человека**. Это связано с тем, что адресация правил и запретов в опасной профессии часто оказывается ложной. Руководство адресует их к надзору, а не к исполнителю. К исполнителю же они доходят **в форме наказующих последствий**. Человек опасной профессии этого не приемлет, ибо **себя как профессионала он ценит выше контролера**. Таким образом, в содержании наставлений по безопасности оказывается извращенная нравственная составляющая, при которой человек, работающий в ситуации риска, **лишается свободы выбора действий и ориентации на личностный мотив к благополучному исходу ситуации**. Правила, инструкции, запреты **обычно адресованы заведомому нарушителю, а не профессионалу**, и в этом психологическая коллизия между человеком труда и его управителем.

Система «человек—машина—среда» ориентирована на исполнителя, а на уровне руководства работает другой принцип: система «человек—человек». Вот почему психология опережающей профилактики безопасности труда направляется на активизацию духовных составляющих личности работающего человека: мотива к высокому профессионализму, продуктивного тщеславия как гаранта жизни других, ответственности за свои действия как стиля жизни. В этом состоит задача управления человеческим естеством. Психологическим стимулом к бдительности, самосовершенствованию, самопознанию и самоконтролю выступает не страх наказания (штрафа, увольнения), а **стыд и грех за зло, причиненное в ответ на добро. С этим мироощущением человек надежнее, чем с представлением о скамье подсудимых.** Я обращаю особое внимание на этот момент, так как в отечественной авиариологии трудами психологов была блестяще обоснована разница «беды» и «вины» человека в аварийной ситуации (А.Г. Шишов, В.А. Попов, Б.М. Пиковский, В.А. Пономаренко).

Для профилактики принципиально важным оказывается знак опасности, ее смысл, место в системе «цель—достижение результата». Рискованное действие осуществляется в этой психологической системе. В зависимости от того, что лежит в ее основании — волевое побуждение, страх, знание, вера, — проявляется стойкость, грамотность, выдержка.

Особый психологический пласт превентивной профилактики образует так называемая потенциальная ненадежность, скрывающаяся от надзора в средствах и условиях труда в тех случаях, когда система технических и нормативных подстраховок не соответствует психологической природе человека: его восприятию, мышлению, эмоциям. По нашим данным, именно по причине такого рода ненадежности происходит около 40% аварий на транспорте у здоровых и обученных профессионалов. Судя по результатам экспериментальных исследований роли сознания, знания, распознавания причин ненадежного поведения, основным фактором риска и возможности срыва поведения является **не столько незнание, сколько неумение воспользоваться знанием.** Основная опасность для науки о безопасности — в психологической установке работодателей на безопасность как труд вне опасности, на причины аварийности как результат ненормативного стиля поведения, на профилактику как надзор и контроль. Поэтому идея психологического обеспечения превентивной безопасности наиболее продуктивна. Осталось внедрить в сознание людей, отвечающих за жизнь работающего человека, следующую идею: **главная опасность для человека в полете — его психика.**

Проблема безопасности полета достаточно объемно представлена в технических, авиамедицинских науках, в материалах испытаний авиационной техники, в актах расследования летных инцидентов, в экспери-

ментальных исследованиях человеческого фактора. Защищено более 20 докторских диссертаций. И вместе с тем за последние 40 лет аварийность в структуре причин практически остается на удивление стабильной. Видимо, вина как неизбежность в опасной профессии делает всех установочно социально ригидными. Избежать этого «социально-приспособительного наваждения» возможно лишь при условии **планированного риска летных инцидентов**. В этом случае появится возможность математического моделирования прогноза аварийности. Прогнозные модели позволят оперативно, конкретно управлять факторами риска, нейтрализуя наиболее опасные. Это продуктивный путь профилактики, тем более что специалисты убедились: «Самолеты случайно не падают». Признать ключевой проблемой безопасности полета сопряжение профилактики с тремя опорами надежности:

- максимальное внедрение знаний о человеке и об условиях, способствующих высокой надежности системы «летчик—самолет—среда» **на этапах проектирования и создания ЛА;**
- обеспечение профессиональной подготовки эксплуатантов техники, аэродромов, обеспечивающих служб не по принципу «вдогонку» появившихся новых поколений самолетов, а по принципу сопровождения;
- сочетание профессиональной и психофизиологической подготовки со своевременным инструментальным обеспечением, с повышением требований к человеческому материалу, к уровню социального обеспечения и культуры авиаторов.

Эта технология известна, но пока не используется.

Но одной технологии недостаточно, нужна идеология с опорой на свои три столпа:

- безопасность полета есть органическая составляющая национальной безопасности с вытекающим уровнем материального обеспечения и ответственности;
- безопасность полета есть социальная проблема, причем жизнь экипажа и его многосторонняя обеспеченность средствами, минимизирующими риск ненадежных действий, являются основными приоритетами;
- безопасность полета есть нравственная проблема, авиатор, лишенный профессионализма, ответственности, правдивости, духовности, исключается из среды небожителей.

Видимо, давно назрела необходимость в создании Государственного Комитета по безопасности на транспорте с профилированными НИИ, юридической службой, административным аппаратом расследования, анализа, прогноза.

Возможно, это объединение в виде Федерального центра с включением в него части подразделений Межгосударственного авиационного комитета и Инспекции по безопасности полетов при Министерстве обороны, или какие-то другие варианты.

Факт один: ведомственные, местечковые формы организации в решении этой проблемы неэффективны и неперспективны.

Социально-психологическое содержание боевого стресса

Излагаются личностные аспекты боевого стресса, обусловленные напряжением таких психологических систем, как мотивация, самодостаточность, волевые усилия, рефлексивное сознание и др. Раскрывается взаимосвязь между надежностью деятельности личности и осознанием ее места и роли в боевых действиях. Определяется роль гражданской поддержки воина со стороны населения, семьи, государственных структур. Показаны последствия боевого стресса в виде распада личности как феномена социально-психологического синдрома «потери лица». Изложены предложения по психологической поддержке воина на уровне военной доктрины и воинского долга.

Прежде чем изложить свое видение проблемы психологии боевого стресса у военнослужащих, считаю целесообразным сделать ряд предварительных суждений.

Среди опасных профессий авиация, космонавтика, подводный флот занимают особое место ввиду специфичности неземной среды деятельности специалиста. Поддерживаемая искусственная среда обитания на рабочих местах указанных специалистов в определенной степени снимает физиологический стресс, но не в состоянии снять стресс психологический. Суть этого стресса — в особом рода взаимодействии сознательных и подсознательных сфер. Сам акт психического взаимодействия представлен переживанием неопределенного будущего как вневременного явления. Внешние знаки взаимодействия столь скрытого психического состояния стресса проявляются в соматических нарушениях, в межличностных отношениях, в поведенческих актах, в фрустрационном напряжении второго «Я».

Психологический стресс, провоцируемый внешними сигналами, бессознательными импульсами и осознанный через душевный дискомфорт, имеет свои корреляты и формы проявления в личностных координатах: мотивах, отношениях, переживании, самооценках, проекциях.

Психологический стресс не укладывается в универсальный физиологический ответ, а имеет личностный портрет не только в эмоциональном интерьере, но и в смысловых конструктах когнитивных процессов, духовно-нравственных образованиях, трансформирующихся в социальное ядро долга, ответственности и психологическую доминанту в виде преодоления себя.

Психологический стресс для лиц опасной профессии, прошедших многостороннюю психофизиологическую подготовку, мотивированных на данную работу со сформированными психофизиологическими резервами для деятельности в экстремальных условиях любой природы, имеет выраженную социологизирующую составляющую. Именно социологизация как воспитательный продукт в экстремальной обстановке раздвигает первое и второе «Я», разрушая фундамент самоактуализации и разделяя его на «долг» и «возможности».

Успешность деятельности лиц опасной профессии не столько в целевом противодействии стрессорам, сколько в способности к общему ориентированию во времени и пространстве, отстраиванию от ситуации с выходом на абстрактные обобщения (над ситуацией), помогающие решать задачи на два-три шага вперед развивающейся угрозе жизни.

По результатам экспериментальных исследований интеллектуальной деятельности, поведенческих и эмоциональных реакций лиц опасной профессии в ситуациях с реальной угрозой жизни удалось установить определенную иерархию приоритетов, обеспечивающих результативность противострессовых внутренних «психологических ежей».

Вот их наиболее вероятная цепочка: образ узнаваемого → выделение новых признаков → классификация приоритетов противодействия → интеллектуальное порождение новой информации → снятие неопределенности → решение, отличное от предписанного алгоритма (в случае нужды) → включение волевых усилий → оттормаживание социологизированных помех (вины, будущих разборов, наград, оговоров и пр.) → усиление сознательного контроля за автоматизированными действиями → определение конечного временно-пространственного континуума профессионального противоборства.

Результаты фундаментального постижения медико-психологической проблемы диагностики, коррекции и лечения последствий стресса у военнослужащих, в том числе и при проведении антитеррористических операций, позволяют расширить горизонты теоретической базы военно-медицинской науки, интегрируя решения по охране психического здоровья с обеспечением боеготовности и боеспособности войск.

Это возможно осуществить лишь при энергичном выходе из устойчивой клинической парадигмы хирургии: война — это эпидемия травм.

Но «афганский» и «чеченский» синдромы проявили значительное воздействие на психику, вызвав *эпидемию душевных травм военнослужащих, отклонение жизни от уставной и нравственной норм.*

Системе охраны субъекта военного труда должен быть органично присущ учет влияния оперативно-тактического искусства на ведение боевых действий, форм вооруженной борьбы, видов вооружения, качества профессиональной и психофизиологической подготовки. Исходно психофизическое здоровье здоровых военнослужащих поддерживает целенаправленную активность, профессионализм *в достижении боевого результата.*

Медико-психологическая позиция по отношению к профессиональному здоровью предполагает придание ему свойства биосоциального демографического фактора долгодетия профессиональной армии, составляющего боеготовность войск, а значит, национальной безопасности страны. Именно психическое здоровье, военное мировоззрение личности воина, пропитанное чувством воинского долга, и профессионализм — первые серьезные *добиологические барьеры* на пути разрушительной силы боевого стресса, адресованного, прежде всего, глубинным структурам мозга, сознанию и духу. Более того, осознание военнослужащим *своей персональной роли* в обеспечении военной безопасности исходит из глубин архетипных культурно-державных связей между гражданским обществом и их кровными представителями в армии. Только личностная установка на защиту Отечества рождает *смысловое понятие «служба»* и формирует в сознании военнослужащего особые слои духовного сознания в виде веры и доверия к справедливости приказов, святости устава, и, стало быть, помогает переносить объективные тяготы войны, в том числе противодействовать боевому стрессу.

Боевой стресс как особый вид социально-психофизиологического напряжения, с патофизиологической точки зрения, относится к системным повреждениям механизмов регуляции гомеостатических констант, сопровождается разрушительными нарушениями в слаженной системе «человек—боевая задача—результат». Ожидаемый военнослужащим вожделенный результат, *как определенная мотив и ядро установки на победу*, в случае неудачи трансформируется в «образ поражения», т.е. боевой стресс. Затем формируется психологическая доминанта, трансформированная *в вину неисполненного долга. Именно социализация сознания в персональном пространстве личностных структур в детерминированной цепочке «мотив—потребность—результат» порождает выход воина в бою далеко за свои психофизиологические пределы.* «За пределы» означает вычерпывание физиолого-биологических резервов из таких глубин организма, когда человек не в состоянии, даже не будучи раненым, мобилизовать

адаптивные резервы и восстановить для продолжения боя жизнестойкость и профессионализм. Это происходит из-за расстройств опережающего отражения, инсайтных механизмов, способности оперативного мышления упреждать действия противника.

Скажу больше, наш опыт объективных исследований поведения летчиков в реальных аварийных ситуациях, впавших в неуправляемый шок, выявил психическое замыкание системы «Я–второе Я» с блокировкой поступления информации по интуитивному каналу из внешней среды. В этом убеждают факты разных форм трансформации поведения от агрессии до ипохондрии, от инсайтных решений до примитивного замыкательного рефлекса. Основными последствиями безуспешности профессионала являются: психическое истощение мотивов, самодостаточности, разлад образов «Я» в системе «Я–ты», «Я–мы». Происходит общее обеднение образа мира, его заполнение витально-бытовыми ценностями. За этим следует смена иерархических построений в корково-подкорковых взаимодействиях, снижение психофизиологического потенциала, обеспечивающего организацию адаптивных реакций, и, наконец, общефункциональное истощение личностного ресурса человека. Личностный ресурс — это не только психические функции (память, мышление, внимание), но и сохраненный образ своего «Я» в должностном интересе. В частности, сохранение веры в необходимость применения оружия в соответствии с правом использования насильственных действий, с образом врага, который собственно и опредмечивает, конкретизирует цель его уничтожения как зло, как социальную угрозу. Если этой гармонии нет, неизбежен психотравматический внутриличностный конфликт, разрешение которого требует медико-психологических воздействий, далеко выходящих за симптоматические процедуры. В данном случае мы имеем дело с социальным синдромом «потери лица».

Исходя из сказанного, прихожу к мысли, что ответные реакции на боевой стресс носят трехкомпонентный характер: (а) *физиологический* как ответ организма на востребованную компенсаторную регуляцию разбалансированных функциональных систем; (б) *психологический* как реакции противостояния психическому истощению через «приструненные» волевые акты и профессионально важные качества и, наконец, (в) *социальный* как наиболее повреждающий ответ на угрозу разрушения идентификации потенциала личности и образа своего «Я» в системе нравственных паттернов: долга, чести и воинского долженствования. Отсюда берут начало ценности психофизиологической подготовки, в результате которой вызревает стержень психологического ресурса, предотвращающий глубинные повреждения личности в условиях *боевого* стресса. Методологическая теза сводится к приоритетности значения знаний о внутреннем мире

воина, о личностной связи его идентификационного образа «Я» с содержательным наполнением и психологическим усвоением понятия «военная безопасность».

Выделим некоторые универсальные конструкты, которые имеют отношение к освоению понятия **военная безопасность**.

Военная безопасность есть стратегическая составляющая геополитики государства в системе *превентивных противодействий* угрозам территориальной целостности страны, государственному устройству и жизни населения. Ключевое слово, имеющее продуктивный для военнослужащего смысл, — *превентивность*. Для военнослужащего это означает совершенствование профессионального мастерства, включенного в духовно-интеллектуальное понимание военно-политической доктрины, национальной безопасности. С позиции психологии личности, боеготовность — здоровое состояние духа и высокий уровень профессионально важных качеств военнослужащих (ПВК) как субъектов вооруженных сил. Боевые качества личности, к примеру, члена боевых летных экипажей гарантируются не только воспитанием и военной политикой, но и не в меньшей степени профессиональным здоровьем, которое определяет главное в ресурсе человека: профессиональную и человеческую надежность. Напомню, что 85–90% случаев несоответствия ПВК требованиям боевой подготовки приводит в течение 5–7 лет к дисквалификации летного состава по болезни. Наукой прогнозируется, что уход из боевого полка более трети летчиков 1-го класса снижает боеготовность на 50–65%.

Из этого следует, что понимание психического здоровья в мировоззрении Верховного главнокомандования должно стать фундаментальным носителем общечеловеческой надежности военнослужащих. Только летчик со здоровой психикой способен нравственно осознать **личную ответственность за исполнение воинского долга**, но, если он находится в состоянии подавленности, психического истощения, в состоянии внутреннего конфликта, он приобретает качество *потенциальной ненадежности*. Отсюда появляется стимул к созданию новой медико-психологической парадигмы: «управлять вооруженной борьбой через состояние человека». Ведь опыт афганской и чеченской войн показал: психофизиологических резервов в условиях боевого стресса хватает на 25–35 дней, а у лиц до 25 лет и того меньше. Боевой стресс — это органические спутники опасной работы, когда она протекает в ситуации неполной прогнозируемости, стало быть, неполной психологической готовности к встрече с задачей, сложность которой может быть выше психофизиологических возможностей.

В чем специфичность боевого стресса в летном деле? У военного летчика, летчика-испытателя организм постоянно функционирует в стрессовых условиях: выход на предельные режимы полета; отказы техники;

полет в сложных условиях; катапультирование, сопровождающееся повышением частоты пульса, частотой дыхания до 40 в минуту, что в 5–7 раз выше физиологической нормы, выбросом стероидных гормонов, адреналина, глюкозы, триглицеридов за 40 минут полета. Но резервных возможностей достаточно для восстановления в течение 8–12 часов. Почему? Потому, что есть **положительный результат**. И, несмотря на реальную угрозу жизни, этот достигнутый результат нормализует работающую на пределе психофизиологическую систему. В основе этого духовно-профессиональное, эстетически-культурное наслаждение от мастерски выполненной работы. *В этом энергия противостояния воздействию психофизического стресса.* А боевой стресс? С психологической точки зрения это интеграция двух личностных задач: спасти других и себя, а порой **других раньше, чем себя**. В этом духовном диапазоне контрапункт жизнестойкости.

В боевых условиях знания, опыт *при спасении себя* играет ведущую роль. Что же касается спасения других или своей чести, достоинства, то требуется существенная добавка, связанная с психологией личности, генетическим вкладом, рефлексивным сознанием духовных паттернов личности. Исследования воздействия боевого стресса на личность человека летающего выявили фундаментальные социальные факторы, разрушающие внутренний мир с целым набором психосоматических признаков ухудшения психического здоровья. В подтверждение этого положения сошлюсь на личный опыт психосоциальных исследований.

Не вдаваясь в подробности, выражу главное. От отсутствия должной боевой подготовки во внутреннем мире военного летчика, в его мироощущении «разложился» главный системообразующий фактор — смысл воинского долга как оберегающего, защищающего Отечество и народ от зла в духовном понимании этого слова и действия. В результате в мировоззрении значительной части офицеров появилась квазитолерантность к злу, снизилась личностная выносливость к соблазну искушения злом. С позиции психологии личности смею утверждать, что исполнение долга как показатель духовно-нравственной надежности военнослужащих не тождественно рефлексивной исполнительности. Диссоциация между смыслом и исполнительностью делает воина особо неподготовленным к противостоянию боевому стрессу.

И вновь возвращаюсь к проблеме устойчивости к боевому стрессу и психологическим поддерживающим потенциалам военной доктрины. С социально-психологической точки зрения долг как духовное побуждение генерирует восхождение личности воина от начал моральных обязанностей к пику психического состояния долженствования. В этом смысле поступками и действиями в бою руководит личностный мотив,

пронизанный ответственностью и благодарностью не за то, что его «услали на войну», а за то, что *предоставили возможность активно участвовать в реализации, в данном случае антитеррористической операции.* К сожалению, военные операции в Чечне, особенно среди профессионально неподготовленных, шли не по этому воспитательному сценарию. В результате — «афганский», а затем «чеченский синдром» с глубоко разрушенной психикой личности. Вот почему социальный и психологический типы поведения, внутренний мир воина, его порой неадекватные реакции на высших уровнях обобщения должны быть ассимилированы антитеррористическими доктринами. Мы все осведомлены, что среди сотен симптомов распада личности, утраты мотивов к участию в войне, переживаний потери самодостаточности и своего «Я», дрейфующего в прошлое, недоверие к сегодняшнему — результат фундаментального закона: социально-психологической дезинтеграции личности из-за разрушения идентификации *себя как воина.* Может быть, это дерзко, но ближе к истине: военная доктрина в части ее адресации к человеческому фактору, к субъекту военного труда выступает и как психологическая поддержка стрессоустойчивости. Ибо эта созидательная адресность формирует умонастроение, убежденность в праведном деле, высший смысл и представление о своем месте при решении поставленных задач. Нами установлен научный факт: *социально переживаемое состояние личной востребованности формирует в самосознании личности центральный интерес к совершенствованию роста профессионализма, регулирующего военно-духовную деятельность.*

То, что психиатры, физиологи, психологи встретились с многочисленными психотравмами, астенизацией, с синдромами невропатий, истерий, покинутости, ненужности, безверия, с апатией, сменой мотивов и т.д., представляет собой последствия не только войны, но и явлений, далеко отстоящих от нее. Это надо знать, учитывать в своей социопрофилактической работе. Опыт проведенных социально-психологических исследований умонастроения, сознания, побуждений, аффективно-потребностных сфер личностей *нелетающего летного состава* легко прогнозировал его безуспешность в боевых действиях с серьезными повреждениями психики. Эту драматическую часть воинской жизни мы уже прошли, но выводы до конца не сделаны. Готов утверждать, что причины снижения боеспособности в виде слабой стрессоустойчивости лежали *вне армии.* Допустим, это в прошлом, но слишком длинен «хвост» последствий. **И об этом уместно вспомнить.**

Я имею в виду СМИ, оголтело насаждающие принципы депатриотизации армии, установки на армию как угрозу демократизации страны и здоровью молодежи. Главный идеологический удар наносили по разру-

шению смысла служения, единоначалию. Оправдывались действия вне правового воинского поля. Психиатрам, юристам, психологам долго пришлось расхлебывать последствия указанных повреждений нормальной психики. Правовое сознание — это психологическая составляющая высших противострессовых резервов в бою: Дух, Вера, Долг, дисциплина и ответственность. **Разрушили их и получили противоуставные действия.**

В заключение хочу заметить, что последствия боевого стресса в анти-террористической операции имеют не только острый, но и длительный хронический характер. Психоорганизменные нарушения очень ригидны, так как поддерживаются отрицательными эмоциями (отношением) к исполненному долгу. Освободить человека от социального стресса — не только врачебная задача. Объектом посттравматического стресса, по крайней мере, для психологов, психиатров становится психическое, душевное состояние воина, его внутренний, резко повзрослевший образ мира и войны. Душевное состояние — это внутренний мир личности, ее «Я», что составляет помыслы, критичное отношение к своим поступкам, эмоциональное отношение к пройденному пути, прогноз развития событий и способы его преодоления.

Что нужно вывести из глубинных структур памяти подсознания и «большого образа мира» для психологической коррекции?

- Чувство ненужности результатов своих действий.
- Неопределенность служебной перспективы.
- Несправедливость, обманутость и предательство.
- Стыд кормильца перед семьей.

Откровенно говоря, сомневаюсь, что любые виды психоанализа, медитации, суггестии, психотропного лечения дадут свет, если кругом темно. А это светлое очень важно в интересах противострессовой терапии.

Сегодня наконец-то появились к этому обнадеживающие предпосылки в виде чувства собственного достоинства, желания быть причастным к смыслообразующим преобразованиям в армии. Офицеры медленно поднимаются, и даже этот малый угол подъема делает их более активными и критичными при осмыслении принципов оборонной самодостаточности и паритетности, прекращении сокращения личного состава и «разгрома» военных вузов, усилении модернизации военной техники. Активное, гласное, решительное отношение Верховного Главнокомандующего к расширению боевой подготовки и поставки на вооружение новой супертехники — все это фундамент уверенности в завтрашнем дне, усиливающий человеческий ресурс. Осталось немного: качество жизни, боевая подготовка, положительное отношение народа к армии и слияние умственной активности с пониманием смысла военных доктрин, поддерживающих личностный мотив к службе.

Как военный психолог я хотел бы прочесть в преамбуле к военной доктрине следующие установочные формулировки:

- Армия — это лик государства, ее ответственность и совесть проявляется в служении Отечеству, обществу, гражданину.
- Честь армии, чей дух слит с духом своего народа, в благополучии своих граждан.
- Процесс реформирования Вооруженных сил страны в предусмотренные сроки сохраняет паритетный уровень военного потенциала, обеспечивающего полноценную боевую подготовку во всей инфраструктуре войск.

Одновременно с военной доктриной развиваются ее военно-педагогические и медико-психологические принципы по формированию сознания, мировоззренческой и психологической готовности к восприятию новых реалий воинской службы. Не сомневаюсь, что все это имеет прямое отношение к повышению стрессоустойчивости граждан и воинов России.

Экстремальность как научно-практическая проблема

Экстремальность в жизненно-личностных, профессиональных, социальных ситуациях требует от человека исключительных, прежде всего, духовных, нравственных, психофизических качеств, обеспечивающих ответное системное деяние в виде мужества преодоления, взвешенной разумности.

Экстремальность не есть что-то необычное, наносное, скорее это наш естественный спутник жизни в системе отношений с природой, обществом, да, пожалуй, и с неким высшим, которого мы не видим, но чувствуем, которого чтим и боимся. Экстремальность исторически, фило- и онтогенетически выступила в роли особого рода естественного отбора, сформировала в человеке потенциал генома выживания *через механизмы оценки угрозы, наслаждения, добра и зла*. Сформировала целый набор системных защитно-приспособительных механизмов выживания, адаптации в широком диапазоне факторов воздействия. И, более того, природа с ее создателем заложила доселе нераскрытые многомерные резервы тонкого мира, опережающего предвидимое будущее. Наделив нас сверхчувствительностью, инсайтом, предвидением, откровением, выходом в другое пространство и время, экстремальность организовала способности к сохранению жизненных функций в запредельных физиологических условиях. Поэтому решение проблем экстремальности, столь многомерное,

полисистемное, интегративное, всегда будет требовать, кроме знаний естественных, гуманитарных и теологических наук, своего личного философского осмысления, прежде всего, предназначения человека, его целей, мотивов, его внутреннего мира, его отношений к миру созидания. Ибо даже в вопросе, как готовить человека-профессионала к преодолению боевого стресса экстремальной среды, внутриличностного конфликта, аварийной ситуации в профессиональной деятельности, к преодолению психического напряжения в соревновательной ситуации, надо знать: что страшит конкретного субъекта — утрата материального положения, чести и достоинства, отвержение профессиональным сообществом или утрата самой жизни? Какие ценности исповедует профессионал, какова его культура, здоровье, уровень интеллекта, выраженность профессионально важных качеств, каков мотив к достижению, какова природа его натуры, уровень целостности личности, чем наполнена потребностная среда и т.д., и т.д.

В данном случае эту проблему рассмотрим в контексте поведения человека в аварийных, нештатных ситуациях с явной угрозой жизни. Содержание ограничим рамками летно-космического труда.

Несколько слов об экстремальной среде обитания в летной профессии, о психологии человека летающего. Угроза жизни для летчика, космонавта проецируется через сознание и чувства, порождая разные психические состояния, в том числе и страх. Однако сам процесс проекции психических состояний на субъект опасных профессий встречает на своем пути буфер в виде *ценности любви к профессии*, избранной на всю жизнь. Отсюда в подсознании профессионала формируется страх утраты профессии из-за потери профессионального здоровья, несоответствия способностей к постоянному повышению квалификации, которая органично связана с расширением риска подвергать себя психической и физической угрозе вплоть до возможной гибели, появлением синдрома излетанности в виде потери мотива, что является высшей формой внутриличностного экстремального конфликта, и, наконец, в результате психофизиологического и нравственного истощения от непонимания окружающими тебя как небожителя.

Какие же профессионально-социальные противоречия составляют содержание личностно-ориентированной экстремальности?

Прежде всего, постоянное присутствие двух состояний: земного человека и человека воздуха. В воздухе он небожитель, радуется свободе, по-другому ощущает Пространство и Время, причастность к Вселенной, к необычной для Земли красоте, ощущает свою пусть временную, но исключительность. Новое восприятие мира, проявление возвышенных духовных состояний добродетельности, эйфории от красот неба и земли, и мн. др.

А от него требуют только исполнения, только стандартного алгоритма, строго уложенного во временные и пространственные рамки. Основа обучения — выработка автоматизированных навыков, стандартность действий, стереотипия операций, предметность мышления, *что, по мнению работодателей, и есть залог безопасности*. Но характерно, что этой строгости со стороны администрации к формированию профессионального здоровья, физической подготовки, получения психофизиологических знаний о себе нет. И это в условиях, когда более 3/4 отрицательных факторов полета в виде агрессивной среды обитания, пространственной дезориентации, более 200 иллюзий восприятия и ощущений, влияния нарушения циркадных ритмов и др. *неустранимы*.

Все это требует создания специфических функциональных органов в виде новых компенсаторных систем, высвобождающих резервы организма. Эту тему раскроем с помощью анализа психологии поведения в экстремальной обстановке.

Экстремальность как понятийное событие воспринимается профессионалом, прежде всего, через информационное общение с кодированной информацией о состоянии управляемого объекта. Психологически она охватывает процессы восприятия, переработки информации, принятия решения, управляющие и конкретные воздействия на органы управления. Что же удалось выявить? Ущербность педагогических парадигм обучения, так как главным объектом были сенсомоторные действия по типу «увидел—нажал». На самом деле ведущей системой регуляции действий был психический образ полета, включающий перекодирование информации в реальное представление движения объекта во времени и пространстве. Ведущим физиологическим звеном являются *экстраполяционные рефлексы*, осуществляющие прогноз на ожидаемое событие, т.е. умственная активность. Выявили, как строится модель потребного будущего, как функционирует анохинский акцептор результата действия в сочетании с обратной связью. Для нашей темы выявили главное: *принципиальные различия подготовки в нормальных, нестандартных и аварийных ситуациях*.

В стандартном полете человек *определяет план действий и операций, предвидит и знает, какой будет ответ на его управляющие или коррекционные воздействия на органы управления*. Физиологическим аппаратом, регулирующим сенсомоторные действия, выступают ориентировочная реакция (ОР), доминанта, условные рефлексы, стереотипы, перцепция, двигательная задача и т.д. Возникает нестандартная ситуация, или нестандартная, или угрожающая, или аварийная, или катастрофическая, *объединенные одним понятием — экстремальная*.

Что происходит в организме и психике человека?

Происходит реорганизация, реструктуризация *во взаимодействии психофизиологических систем*. Включаются в систему регуляции вновь возникшие психические состояния, изменяется приоритетная роль между физиологических механизмов регуляции поведения. Рассмотрим их конкретно.

Принципиальность перестройки в активации умственной деятельности состоит в том, что теперь человек в полете вынужден осуществлять *параллельность умственных действий*: по контролю и управлению за текущим состоянием ЛА, используя стереотипы и одновременно осуществлять поиск причин случившегося, *т.е. включать эвристическую составляющую мышления, осуществлять прогноз последствий, выбор альтернативы и принимать решения по действиям, направленным на минимизацию воздействия аварийной ситуации на исход полета*. И вот здесь-то происходит самое главное, а именно: физиологические механизмы ОР, доминанта, стереотип, оперативная память могут выступать как помеха для решения творческих задач. Принципиально важно усвоить: в экстремальной ситуации нередко защитно-приспособительные механизмы эволюционно мобилизуют организм на избегание, уход от опасности вплоть до обморока. *А интеллектуальный уровень поведенческих действий с подключением нравственных резервов в виде долга и чести профессионала формирует новую смыслообразующую цель — преодоления и победы*. Быстрота и готовность переключения с одного уровня регуляции поведения на другой — фундамент успеха. Несколько слов о генезе тормозных факторов самого процесса переключения.

Ориентировочная реакция — чрезмерно задерживает внимание на факте аварийной ситуации (АС), мешая процессу интеллектуального осмысления происшедшего. Доминантное состояние еще больше удерживает в фокусе сознания сам факт АС и прерывает контроль за текущим пространственным положением ЛА, тем самым провоцирует частичную потерю пространственной ориентировки. Стереотип в действиях приводит к безрезультативности *из-за отсутствия в структуре решения задачи выбора*. И, наконец, для эвристической линии поведения требуется долговременная память, а извлечение из нее информации временно прерывает текущий процесс восприятия и осмысления поступающей информации.

Это еще не стресс, это лишь начало внутриорганизменных и личностных перестроек.

Следующий этап

Отличием экстремальной ситуации от нормальной является незапланированность и включение в информационный поток самого сильного стресс-фактора — неопределенности информации, что влечет за собой два отрицательных последствия: (а) затруднение процесса предугадывания и управления происшедшими событиями, так как *человек оказывается позади ситуации*, и она им руководит, и требуется время на включение оперативного мышления по выбору решения; задержка во времени, как правило, сопровождается ростом эмоционального и психического напряжения; (б) второе затруднение в том, что заранее *заученные операции*, четко работающие в условиях стереотипии действий, *необходимо оттормаживать*, так как теперь впереди них идут специальные умственные действия, направленные на определение причины и смысла случившегося. Стереотип включен в систему *обнаружения*, а в данном случае *требуется опознание* и принятие решения. И не случайно наш опыт исследования временных характеристик опознания и построения плана новых действий в более 1000 реальных аварийных ситуаций в воздухе подтвердил нашу гипотезу: более 2/3 времени от обнаружения до выхода из аварийной ситуации занимает *этап принятия решения*.

Таким образом, главным объектом психолого-педагогической подготовки к преодолению экстремальной ситуации является умственная деятельность: сознание, мышление, личностные характеристики, интеллект.

Кратко охарактеризую черты умственных действий:

- 1) интеллектуальная способность к переработке неполноценной информации, к преобразованию неявного сигнала в стимульный, побуждающий к выполнению конкретных действий;
- 2) гибкая приспособляемость к меняющимся опасным условиям полета в пространстве и времени;
- 3) личностная активность в поиске нужных признаков и их творческий анализ;
- 4) быстрая мобилизация нужных в данный момент свойств психики: внимания, тонкости ощущений, продуцирования новых решений.

Исходя из сказанного есть основания постулировать, что экстремальная ситуация любого генеза есть комплексный раздражитель, возникающий внезапно, он востребует двухуровневого ответа: (а) уровень приспособительно-защитных реакций типа ориентировочно-исследовательской деятельности и (б) уровень сложных интеллектуальных реакций, *формирующих стратегию поведения и обеспечивающих выбор решений и моби-*

лизацию всех психических процессов и состояний на преодоление конкретного экстремального события.

Экстремальная ситуация всегда манифестирует угрозу и первоначально адресуется психике. Сила и продолжительность ее воздействия детерминирована состоянием сознания. Вот почему экстремальная ситуация по форме может быть одной, а формы ее отражения в сознании могут быть разными. *В этой тезе есть особый смысл, суть его в том, что человек может реагировать не на сам факт, а на воображаемые последствия.*

Назову состояния, которые может испытывать человек в полете. Речь идет о наиболее сложном, *об осознании возможной гибели, о получении извне дополнительной энергетике, о нравственно-духовной составляющей преодоления экстремальных ситуаций, роли изменения времени и сжатия пространства, о состояниях сомнамбулии и пр.* Работая с людьми, которые остались живы в той экстремальной ситуации, где выхода, казалось, не было, мы своими объективными данными о состоянии их организма не в состоянии были ответить на вопрос: что же помогло остаться живым?

Мы лишь догадывались о наличии каких-то надпрофессиональных явлений, не раскрытых, спящих резервах, о неустановленных небесных законах, несущих духовную информацию.

Характерно, что, создавая в воздухе *информационную* экстремальность, по которой заведомо у человека не было личного опыта, как правило, регистрировали бурно выраженный физиологический стресс, психическое состояние ступора или агрессии с переходом в состояние отказа от работы или кратковременного пароксизмального состояния. Но были случаи, когда человек мгновенно принимал правильное решение. На вопрос, как он это делал, отвечал: «Не помню». При этом сообщал: «Почувствовал тепло в голове, и состояние, как будто кто-то мне насильно вводит информацию: “Делай так-то”. Состояние длится доли секунды. Многие отмечали после аварийных посадок, что количество сделанных операций по их временному физическому исполнению явно не укладывалось в реальное время и пространство аварийной посадки, и попытка все это проделать в нормальном полете за это же время не удавалась. Многие обращали внимание на факт предуготовленности идти на риск, и это состояние как бы оттормаживало острое переживание безысходной гибели. *Состояние отчужденности от реалии гибели высвобождало время для преодоления экстремальной ситуации.* В экстремальных ситуациях возникала масса этических проблем, обусловленных престижем, достоинством личности, которые выводили действия явно из колеи регламента. Иногда это спасало жизнь, иногда — вело к гибели. Мы провели определенные исследования по выявлению связи профиля личности с гибелью

на испытаниях авиационной техники. И установили, что лица с наличием отрицательных личностных качеств (амбиции, чрезмерное самомнение, недостаточная критичность в самооценках, «решение любой ценой» и др.) чаще погибали в крайне сложных и скоротечных аварийных ситуациях.

Феноменологических данных очень много, попыток научного объяснения пока мало. Приведу размышления заслуженного летчика-испытателя СССР Ю. Жучкова:

«Динамические инерционные силы в полете, фиксируемые нашими органами чувств, дают «летающему» мозгу пищу, который, основываясь на высоко профессиональной памяти ощущений, забегает вперед на мгновения и создает прогностический виртуальный образ мира. Опережая в целом сиюминутные сигналы анализаторов. Чем выше опыт и летный интеллект в целом, тем больше глубины прогнозирования ситуации. Но в какой-то момент в особо экстремальных ситуациях человек начинает жить в другой “запограничной” динамической области своего временного пространства, несоизмеримо опережая свой стандартно повседневный ритм мышления и действий... Человек, являясь пассивно и постоянно работающей частичкой Космоса Разумного, может иногда, прозрев и сбросив пелену предписанных запретных постулатов и презрев опасность, начинать активно функционировать во взаимодействии с ними. Открывая новые, или громадным скачком расширяя свои имеющиеся возможности по “упреждению” приема и анализу поступающей информации, переходя на режим заблаговременных действий, не вдогонку, а навстречу развивающимся опасным событиям. Это сверхтонизирующее, раскрепощающее сознание длится доли секунды, вплоть до каких-то возможно опасных границ по времени.

Иногда, после таких “тихий” и недостаточно осознанных случаев, человек узнает, что он был на краю гибели, и только его изменившееся обычное состояние на тревожно-радостное, заставившее изменить планы и ритм действий, увело от однозначного фатального исхода. Возможно, в такие моменты человек активно начинает чувствовать работу управляющих каналов тонкого мира, по причине того, что его “приемники” перешли на другой режим работы. Но самое главное (из личного опыта), после таких случаев человек или меняет свой характер, или начинает искать

встречи с подобными явлениями. Не с повтором опасной ситуации, а с новым для него состоянием его связи “мозг–тело”. У носителей опасных профессии, работающих зачастую при дефиците времени, вероятность повторов таких прозрений велика. Вначале суть подобных прозрений находит объяснения в повышении профессионального мастерства. Далее оказывается, что в каком-то случае профессиональных навыков и знаний просто не должно было хватать, так как только что произошедшее ранее в практике не встречалось... Анализ конкретных действий при некоторых ситуациях говорит о том, что они выполнялись практически осознанно, но за какие-то мгновения до осмысления и принятия решения на их выполнения. У человека появляется ощущение наличия второго “Я” или же поступление управляющей информации извне. Меняется отношение к своим возможностям восприятия действительности, которые, оказывается, могут быть намного шире привычных горизонтов. Мир, получается, может быть другим! Меняется ритм настроя всей остальной жизни.

Я твердо поверил, что небесная стихия не только может быть очень жестокой к “неучам”, но и “приоткрывает форточку” настойчивым и пытливым».

И еще одно наблюдение сделанное в космическом полете.

Вы помните, что в космическом полете наиболее экстремальными факторами являются невесомость, изоляция, удаленность от Земли. Но в данном случае процитирую летчика-космонавта Ю. Усачева, раскрывшего особый смысл воздействия изоляции.

- «• Изолированность заставляет глубже заглянуть в себя, помогает переосмыслить многие вещи из прожитого. Переоценить, прежде всего себя и, Боже упаси, почувствовать себя героем.
- Изолированность делает человека более терпеливым и терпимым. Начинаешь больше ценить любое, даже самое короткое общение.

И самое главное — изолированность учит **слушать и слышать**.

- **Изолированность учит прощать**, меняет отношение к материальным ценностям — они больше не играют той довлеющей роли, как на Земле.
- **Изолированность плюс риск, тебя окружающий, дают ощущение раскрепощенности, свободы и полноты жизни.** Понимаешь, что жить надо сегодня и сейчас, а не находиться в состоянии ожидания жизни.
- **Изолированность плюс риск и особые условия сближают совершенно разных людей.**
- **Изолированность заставляет работать интуицию**, в обычной земной жизни нам всегда что-то мешает заняться собой. Здесь гораздо чаще, чем на Земле, ты как бы предугадываешь, предвосхищаешь события. И это становится нормой и уже не удивляет через какое-то время. И это удивительное чувство единения всех и вся.
- **И самое главное — изолированность учит щедрости и любви, благодарности** за все, что дано в жизни» (Усачев, 2004).

Вот пример проявления внутреннего и тонкого мира человека, явно отличающегося от служебной профессиограммы в полете.

* * *

Выскажу ряд обобщений о проблеме «экстремальности».

Практически все раздражители физико-химической, биологической, психофизиологической, социально-экологической природы, с которыми сталкивается организм, психика, личность действующего человека при взаимодействии с природой, обществом, входят в состав экстремальных ситуаций. Все органы чувств и психика имеют разветвленную сеть регулирующих, защитных, приспособительных механизмов, обеспечивающих жизнедеятельность и психическую выносливость. Но все до определенного предела, обусловленного общим законом, — *мерой вещей*.

Экстремальность есть крайнее выражение любого вида воздействия на живую материю, живое вещество, на высшее психическое образование и духовное в том числе. Экстремальность как универсальная угроза приобретает системное синдромальное очертание разрушения целостности человека, когда у него в данной конкретной жизненной ситуации не

сформирован адекватный механизм адаптации, оперативной перестройки всей системы компенсаторных функциональных механизмов регуляции жизненных систем.

Что касается психики, то для нее экстремальность проявляется в двух ипостасях: *психологической*, когда человек априори не обладает специфическими качествами воли организовать интеллектуальный процесс в интересах построения модели предвидимого будущего, *профессиональной*, когда профессионал не имеет средств для снятия с ситуации ее экстремальности с помощью смыслообразующего выбора нестандартных, альтернативных действий.

Экстремальность воздействия набирает силу и масштаб распространения, когда в психической нейрогуморальной, клеточной, рецепторной памяти нет образов распознавания стимулов и механизмов перевода угрожающего физического стимула в смыслообразующий акт принятия решения, порой минуя собственно концептуальный гарант — психику.

Однако есть особого рода ипостась психического во взаимодействии с экстремальностью, которая проявляется в мобилизации так называемого «тонкого», «внутреннего», «трансцендентного» мира. Этот мир включает высшие оценочные механизмы: дух, нравственность, честь, достоинство, порядочность, добродетельность, долг, жертвенность и мн. др. Этот мир противостоит экстремальности своей встречной надситуационной информационной программой более разумного видения своего предназначения. Отсюда берут начало ростки истинного смысла *психического состояния преодоления* стереотипов, зажатости, влияния инстинктов, гомеостаза, фиксированных установок.

Из этого посыла *вытекает второе следствие*.

Экстремальность своей мишенью избирает *стандартность, устойчивость, симметричность, логичность, традиционность* и все то, что, казалось бы, проверено жизненным и социальным опытом. В результате информационная матрица нашего жития в определенное время, оказывается, не содержит в полном объеме тех новых функциональных органов, набора свойств особой чувствительности, которые обеспечат главное — асимметричный, нестандартный, высоко интеллектуальный, организменный, этический, эстетический, нравственный, духовный ответ, *просветленный* не столько фактом, сколько истиной происходящего.

Мой жизненный, научный и экспериментальный опыт изучения поведения и поступков человека в условиях реальной угрозы жизни человека сформировал некие новые *для меня* убеждения.

Сформулируем некоторые положения.

- Экстремальность в любом проявлении всегда системна. По сути, это вызов разуму, удар, т.е. стресс для чувств. В своей

опосредованности организмом экстремальность выступает как целевой фактор дезорганизации *регуляции* жизнеобеспечивающих и витальных функций организма. Отсюда профилактика, как ни странно, начинается не с устранения экстремальности, а с формирования новых уровней, прежде всего, функциональной надежности всех систем организма, сознания, человеческих качеств с учетом генезиса и психофизиологической сути морфологии экстремальных факторов и психологии экстремальной ситуации. Системообразующим противодействием экстремальной ситуации является прижизненно сформированная *предуготовленность* в сочетании с эволюционными запасами жизнестойкости.

- Из всех видов экстремальности наиболее опасна и разрушительна для индивида, личности, общества, человечества в целом — *информационная экстремальность*. Именно она центрируется вокруг истинно человеческого: одухотворенности, образованности, культуры, психического здоровья, продления рода, менталитета, цели и смыслообразования жизненных ценностей, установок, Я-концепции, проявлений энергетических выбросов подсознания. Точкой приложения информационной экстремальности является сознание, психические процессы, состояния, интеллект, чувства, воля, душа и дух.

Приведу несколько примеров из собственной практики изучения причин аварийности в авиации. Человеческий фактор в процессуальном отношении всегда представлен в виде гласной и полугласной *вины* в любом происшествии. У человека опасной профессии, целью которой является спасение других или жертвование своим здоровьем и т.д., *информационно формируется синдром виновности*. Именно этот психический образ тормозит альтернативные решения в экстремальной ситуации, если это решение выходит за рамки регламента. В своей жесткой действительности это выразилось в том, что, условно говоря, на 100 погибших, скажем, летчиков-истребителей более 50% имели возможность воспользоваться средством катапультирования, *но не использовали*. Боролись за жизнь самолета, за свою честь, долг, предчувствуя последствия разборов, разносов на земле.

В 1992–1998 гг. в гражданской авиации на чартерных рейсах произошло более 40 тяжелых авиационных происшествий. Причина: информационная зомбированность сменой нравственной ценности полета на материальную как цели летного труда. В результате сформировали криминальное сознание, безответственность, непрофессионализм, цинизм, межличностные и внутриличностные конфликты в экипаже, нарушение физиологических норм труда, несоответствие профессиональной подготовки уровню решаемых задач и мн. др.

Информационная экстремальная ситуация охватывает и многие стороны жизни такого особого рода института, как армия. Извращенное сознание обывателя, приведшее к презрению человека-долга, добровольно рискующего жизнью. Правовая политика в решении антитеррористических операций не всегда защищала при выполнении приказов по отстаиванию государственных интересов, что привело к увеличению самоубийств, резкому падению воинского духа, растворению смысла воинского долга в поисках хлеба насущного, падению дисциплины, коллективизма, коммуникационного дружелюбия, увеличению неуставных взаимоотношений, культурных запросов и потребности в самодостаточности из-за психического состояния неверия и безразличия.

Я привел лишь частные примеры из той общей удручающей информационной экстремальной ситуации, свидетелями которой мы являемся.

Экстремальность как психосоциальное явление, дезорганизующее Веру в справедливость, во власть созидующую, достойна стать в один ряд президентских проектов с демографической ситуацией.

Литература

- Боевой стресс: стратегии коррекции: Научные труды ГосНИИИ военной медицины РФ. М.: Воентехиниздат, 2002.
- Бубеев Ю.А., Ушаков И.Б., Ромасюк С.И.* Проблема боевого стресса в авиации // Боевой стресс: стратегии, коррекции. М.: Воентехиниздат, 2002.
- Бодров В.А.* Информационный стресс. М., 2000.
- Галлай М.* Небо, которое объединяет нас. СПб., 1997.
- Гарнаев А., Ахромеев В.* Аэроузел. М., 1995.
- Китаев-Смык Л.С.* Стресс войны. М., 2001.
- Китаев-Смык Л.С.* Психология стресса. М., 1983.
- Пономаренко В.А.* Авиация. Человек. Дух. М., 1998.
- Пономаренко В.А.* Психология духовности профессионала. М., 1997.
- Пономаренко В.А.* Психология жизни и труда летчика. М.: Воениздат, 1992.
- Россия определила новые оборонные ориентиры // Независимое военное обозрение. 2003. № 36.
- Усачев Ю.* Дневник космонавта. Три жизни в космосе. М.: Голос, 2004.
- Хойс С.Г.* Психология безопасности взамен традиционной проблемы аварийности // Иностранная психология. 1995. № 5.
- Шишов А.Г.* Медицинское изучение и предупреждение летных происшествий. Л., 1960.
- Эверст Ф.К.* Человек, который летал быстрее всех. М., 1960.

4 ГЛАВА

НА ПЛЕЧАХ УЧИТЕЛЕЙ

Она родилась, чтобы жить вечно.

Вспоминая, горжусь

Когда произносят имя Натальи Дмитриевны Заваловой, сердце мое наполняется грустью, а в волнах сознания всплывает образ друга, человека, ученого, вся неординарность которого была в... ординарности.

Ее интеллект был настолько могуч, что мы — близкое окружение — даже без ее ведома беспрерывно им пользовались. Это была единственная в Институте женщина-ученый, ее все ценили, уважали. Она не была кокетлива, скорее угловата, застенчива, не любила устных выступлений, сознательно держалась в тени. У нее не было любимчиков, со всеми была равна, доброжелательна. Одевалась предельно скромно, любила турпоходы, лыжные прогулки, была исключительно физически вынослива. За 25 лет работы в Институте ни разу не брала бюллетень. Что же привлекало в ней, откуда такое влияние на ученых и сотрудников? Прежде всего, она была божьей милостью творческим человеком, в высшей степени образованной, имела разностороннюю подготовку в области филологии, психологии, математики, биологии, этнографии. Прошла школу унижения: будучи кандидатом психологических наук, в нашем Институте начала работать в качестве лаборанта, так как психологи были в загоне. За два года лаборантской работы в деталях изучила психологию летного труда, профессиограмму летной деятельности, эргономические условия

в кабине самолета. Хорошо владела английским языком, в совершенстве математической статистикой.

Я с ней познакомился в 1962 г., когда был адъюнктом в отделе психологии (начальник — Ю.Л. Петров).

Меня поразили в ней технология ума, точность поведения, строгость в быту. Я почувствовал ее силу, когда она помогала мне интерпретировать статистические данные после тахистоскопического эксперимента. У меня был вывод на уровне, что 2 меньше 5. Боже мой, с какой же проницательностью она разобрала причины появления тех или иных цифр, связала их с группой испытуемых, с их опытом, с их индивидуальными психологическими особенностями и т.п. Передо мной был на примере частных раскрыт целый мир психологических действий. И все это тихим голосом, без нажима, буднично. Наша первая экспериментальная работа посвящена исследованию паравизуальных индикаторов, в то время широко рекламированных в США. А в наших экспериментах все было наоборот: они были хуже директорных приборов для центрального зрения. Это вызвало недовольство, недоверие. Н.Д. Завалова придумала четкий эксперимент, который доказал, что периферия сетчатки «не умеет думать», и в принципе паравизуальные индикаторы годятся лишь для возбуждения ориентировочной реакции. Были установлены зависимости между центральным и периферическим полями зрения при различной нагрузке внимания. Впоследствии эти данные вошли в нормативные документы и справочники по инженерной психологии. По этой проблеме мы написали первую совместную статью, а когда получили гонорар, она была страшно удивлена тому, что выдали деньги (30 рублей).

В 1965 г. на испытаниях автоматического управления Наталья Дмитриевна продемонстрировала свой широкий взгляд и глубокую образованность. Впервые в истории авиариологии, психологии летных испытаний был использован метод неинформированных отказов. Благодаря ее высокой образованности удалось составить новую классификацию умственных действий, решений в аварийной обстановке, доказано отсутствие прямой зависимости гормональных реакций от угрозы жизни, разработана методика инженерно-психологического эксперимента при оценке надежности человека в аварийной ситуации. Все эти данные были гостированы в документах о летных испытаниях и в инструкциях по эксплуатации автопилотов. Наталья Дмитриевна первая в Институте обосновала методологию инженерно-психологического эксперимента и экспертизу взаимодействия летчика с самолетом. Под эту методологию были созданы в институте динамические стенды перспективных летательных аппаратов и в ВВС создан Институт

военно-научного сопровождения авиационной техники. Конечно, все мы работали на эту проблему, но науку о методах психологического моделирования создала она. Дальше была создана теория активного оператора, образ полета, в этих исследованиях ее роль была ведущей. Что касается написания статей, книг, она была бесподобна по ясности, законченности мысли, чувству слова, краткости изложения. В нашей лаборатории (№ 15), отделах № 10, № 6 все соискатели прошли «через ее руки». Всех, а их уже тогда в 1971–1980-е годы было более 20 будущих кандидатов и докторов наук, она одаривала своей научной взыскательностью и добром. Была строга, халтуру на дух не принимала. Любила заниматься с молодыми, многих подготовила в области статистики в методах постановки эксперимента, учила английскому языку, перекладывала теоретическую психологию на понятный для врачей язык. Ее статьи, книги читаемы и сейчас, докторская диссертация зачитана до дыр, учебные кинофильмы по психологии летного труда, в создании которых она принимала участие, с удовольствием смотрят и сейчас. Удивительно, она была единственная женщина в институте, которая участвовала в летных испытаниях на аэродромах, в макетных комиссиях, руководящих совещаниях по эргономике, при обсуждении новой техники, и никто, никогда из военных чинов, а тем более летчиков-испытателей не удивлялся ее присутствию. Ее признали в авиации, ибо она была ей сродни: свободная, независимая, беззлобная, умная и в высшей степени порядочная. В нашем 6-м отделе она просто была для многих мамой, ученым гуру, надежным товарищем. И никакой помпы, никакого неординарного шага, поступала только по совести. В застенчивой душе гнездились высокие принципы: свое несогласие выражала на любом уровне.

За то, что летчики по-прежнему летают с русским авиагоризонтом, с хорошей аварийной сигнализацией, получают толковую психологическую подготовку при освоении полетов на предельно малых высотах, в условиях предельного метеоминимума погоды, при отказах авиатехники — они во многом обязаны скромной женщине, первому доктору психологических наук (по авиации) Наталье Дмитриевне Заваловой. За то, что в институте создан мощный вычислительный моделирующий комплекс для разработки инженерно-психологических требований к новой технике, введен принцип личности при расследовании летных происшествий, внедрен метод опорных точек в летное обучение — мы обязаны Н.Д. Заваловой. Признана роль женщины в подготовке военных мужчин в науке благодаря Наталье Дмитриевне. И совершенно естественно, что каждый год 30 августа на ее могиле стоят десятки офицеров, склонив голову в благородной памяти человеку, чья жизнь и работа были поисти-

не психологическим очищением, нашей совестью и стремлением идти к вершинам науки и благочестию.

Ее заслуга — в Духе и Уме, которыми она по-божески распоряжалась, не забыв сирых и ближних. Спасибо ей — незабвенной нашей Наташе Заваловой.

У каждого свой Ломов

Как больно душе хранить и помнить...

Передо мной лежит белый лист. Внутри у меня душевное смятение, страх из-за тщеславного чувства неуверенности разрешить такую простую, житейскую и добродетельную задачу: *воскресить память* о своем Учителе, Человеке, Друге. Ведь воскрешение памяти — это этическое обеспечение истории духовного созидания на жизненном пути личности. Поэтому желание мое — как можно правдивее с нравственной взыскательностью рассказать, по ком так болит душа. Конечно, воспоминание, замешанное на душевной тоске, всегда пристрастно, порой акцентуировано, расширительно в видении частных событий, но вместе с тем боль памяти дает возможность проникновеннее, целостнее увидеть и почувствовать, истинно духовно сделанное. И сегодня, когда слышу слишком значимую для меня аббревиатуру «Б.Ф.», мгновенно ощущаю прилив тепла в груди и у глаз, испытываю неясное чувство вины и душевной неловкости. Ах, как больно-горько давит на сердце тянущий грузик. И мысль сверлит: зачем же Бог так несправедлив? Ведь не мог же он нечаянно стать вровень с Ним по способности, учить других и открывать им святость новых начал?

Вся эта сумятица в чувствах не есть реальность, скорее это есть то, что можно обозначить как *след* в душе, связующая живая тропа. Кто знает, может, в этом и есть разгадка происхождения сердечной боли от воспоминаний. Ведь как-никак оживляешь в себе уснувший образ *утраты* частицы твоей жизни, твоего Я — Его мира в твоём еще живом. Сердечная боль близких всегда ревниво-пристрастна, немножко слепа, дружит с обидой, ей кажется, что только она, помня, страдает, а все кругом лишь разговоры говорят, вспоминают себя вокруг него. Вот этого боюсь и я — вспомнить себя возле него. И все же начну с себя.

Как пишут романисты, шел 1963 год. Россия поражала тогда еще холодное зарубежье космической одиссеей. Высоко над Землей в иллюминатор глядели глаза милых и близких всему человечеству космонавтов.

Все знали, что их забросила туда «военная ракета», а побеждала психология христианского Духа: «Они с планеты Земля. Там, в холодном звездном мире, наши братья». Космос порождает вселенскую тревогу за жизнь землян. Поэтому полеты в космос начали снимать пласты недоверия между душами и возбудили глубинное в человеке — психологию всеобщего и миротворного бытия в чужом, но не злом пространстве. Мы гордились тем, что первыми указали направление пути человечеству в одну сторону. И все тревожились, чтобы этот путь не прервался. Тревожилось и наше авиационное сообщество психологов. Дело в том, что уже первые полеты с человеком на борту показали: организм в невесомости выживает, а как быть с человеком? Человеку ведь надо: интерес, цель, задачу, преодоление себя, в конце концов. А если более прагматично, то для реализации всего перечисленного нужно работать. Так, проблема работоспособности стала первой психологической исследовательской задачей в космосе. Научно она трансформировалась в проблему психического отражения, а конкретнее — в возможность человека правильно ощущать, воспринимать, двигаться, мыслить, решать, предвидеть, критически осмысливать и адаптироваться к тому, что еще неясно, интересно и опасно. Появилась крайняя нужда в методиках, а в космос для психологических исследований разрешалось взять аппаратуру весом не более двухсот граммов.

Меня, адъюнкта Научно-исследовательского института авиационной и космической медицины, пригласил к себе мой руководитель и начальник, врач-летчик Владимир Алексеевич Попов и сказал примерно следующее: «Есть хитрое и особой секретности дело. Поедешь в Ленинград, найдешь ученого по фамилии Ломов и уговоришь его разработать методику оценки работоспособности в космическом полете. Обрати его внимание на то, что методику нужно сделать аппаратурной с количественной оценкой, чтобы она давала возможность прогнозировать будущее состояние космонавта. Учти два обстоятельства: первое — все строго секретно, второе, — тут шеф ласково улыбнулся, — завершение твоей адъюнктуры в твоих руках».

Нашу работу в те времена строго держали в секрете, правда, мне и тогда казалось, что, видимо, из-за стыда: космонавтику создали гонимые ученые, инженеры. В царских тюрьмах, бериевской шарашке, колымских лагерях оформлялись основные идеи о полете в космос. Поэтому предупреждение шефа о секретности миссии было вполне обоснованным. Но, как бы там ни было, впервые в моем сознании появилась фамилия Ломов, и уже не в качестве ссылки в литобзоре будущей диссертации, а в виде «секретного объекта», который я должен был «взять».

Не буду описывать детективный сюжет поиска «объекта». В 23 часа желанная встреча произошла на квартире Бориса Федоровича. Чтобы было понятно мое впечатление, замечу, что я очень волновался и толком не знал, как себя вести. И вдруг передо мной вырос здоровый дядько, весь залитый улыбкой, угловатый в движениях, спокойный, добрый и, главное, чертовски красивый. Смотрит на меня нежно-удивленно голубыми глазами и, улыбаясь, приглашает в «секретную» комнату — на кухню. Там я ему и изложил суть задачи. Спустя 3–4 часа, уже под утро, он дал эскиз прибора (слежения), рассчитал скорость движения ленты, способы ее изменения, формулу оценки результатов работы оператора (космонавта) и написал некоторые суждения по поводу интерпретации получаемых результатов. В пять утра, держа за пазухой «психологию космонавтики», я уже мчался в Москву. Инженерная психология, родоначальником которой он являлся, пришла в космонавтику. Пришла и стала зримой, осязаемой.

Здесь я позволю себе некоторую возвышенность слога. Дело в том, что все, что делал Ломов, было психологически органично: человеку надо помочь стать Человеком. Первая методика исследования психологии человеческой деятельности в космосе, хотя и являлась инженерно-психологической, по сути своей была нацелена на проникновение в сущность психических явлений в интересах решения будущих инженерных задач. Полученные в последующем многими авиационными врачами-психологами и инженерными психологами данные о возможностях человека в космосе послужили методологической основой к разработке фундаментальных проблем в области конструирования систем «космонавт—автоматика», в области построения тренажеров, средств психофизической подготовки и задали ориентацию на сохранение ручного контура управления. Они реализовывались в технических средствах визуальной деятельности, при этом использовались законы зрительной, тактильной, слуховой перцепции, отражения субъективного пространства. Но не все было гладко.

Когда моя эмоциональная память обращается в прошлое, к моему старшему товарищу и другу, то ее нашептывания бывают болезненно несправедливы: много пищут, что инженерная психология — это технократический образ мыслей, особый вид редукционизма, некая уступка моде, неудачный термин и вообще преувеличенное увлечение инженерной психологией замедлило ход теоретической психологии, ее философского проникновения в суть взаимосвязи человек—природа—общество и пр. Оказывается, и память больно жалит.

А что же было на самом деле? 60-е годы... Хрущевская оттепель, забыли «грехи» педологии, разрешили увидеть кибернетику, психотехнику подняли

до уровня системотехники. Общество обратило внимание на себя, с шепота переходило на голос, спрашивая, что же такое человек? Откуда он? Как развивается психика индивида? Как организовать психологическое обеспечение межнационального общения, обучения, лечения, понимание друг друга, правовую защиту? Как психологически правильно жить в семье, в коллективе? Как оценить, сформировать и отобрать способных к различным видам деятельности, можно ли научиться добру, как помочь детям с дефектами стать полноценными, где искать психический код? Вопросы ставили не психологи, вопросы ставили психологам жизнь и практика. Появились кафедры, факультеты, лаборатории психологии, выросли кадры, их ростковым слоем была теоретическая подготовка, фундаментом — многомерное образование, обратная связь замыкалась... на себя, на воспроизводство теоретических знаний. Практики стали «ворчать» в ожидании ответа на поставленные вопросы. Жизнь требовала результата усилий психологической науки в области общественной и хозяйственной деятельности людей. В воздухе повис вопрос-упрек: а могут ли психологи?

Ведущие психологи того времени, прежде всего, Б.Г. Ананьев, делегировали обществу своего наиболее талантливого ученика и последователя Б. Ломова с заданием разработать способы внедрения теоретических основ психологии в общественно-трудовую практику, возвысив существенные силы человека, внедрив принципы гуманизации труда. Обидно забывать, что инженерная психология пришла в СССР как некий мессия, несущий совершенно новую идею: сделать вокруг работающего, управляющего сложными механизмами человека вещное окружение в виде психологического социума, а средства труда — продлением его рук и мыслей. Впервые за всю историю социалистической формации у производителей труд психолога «Человек и техника» стал настольной книгой. Это была книга, открывшая глаза на психологию как резерв повышения производительности труда при сохранении здоровья и гуманного умонастроения. Вспомним: нефтяная, газовая, атомная, авиационно-космическая, оборонная, кораблестроительная, приборостроительная и другие виды промышленности приняли информационное обеспечение при создании средств труда с учетом человеческого фактора. На его основе появлялись новые теории надежности человеко-машинных систем, новые принципы построения технических средств обучения, конструировались бионические системы, психологические знания заполняли сознание тех, кто создавал для человека средства и условия труда. Среди интеллигенции рос потенциал психологической грамотности.

К 1970 г. за плечами Ломова были факультет ЛГУ, организация и научное руководство всесоюзными форумами по инженерной психологии (Ленинград, Калинин, Ярославль, Тбилиси), знаменитые симпо-

зиумы на пароходе в Кижях и на Валааме. Проведенные научные форумы расширили горизонты видения проблемы человека в трудовой деятельности: от инстинктов до нравственных начал, от индивидуальной до групповой деятельности, от структуры элементарных операций до проектирования деятельности, от лабораторного эксперимента до математического моделирования психических процессов, от нейронных сетей, участвующих в структурировании перцептивного образа предмета, до макромира сложных социально-психологических взаимодействий человека и групп людей в процессе достижения полезного результата с помощью машин и технических комплексов. Таков был диапазон поиска путей применения психологических знаний в процессе создания материального мира.

Личное обаяние, глубокая теоретическая подготовка, необычайная работоспособность, широкий кругозор, талантливость, исключительная порядочность, совестливость и коммуникативные качества создали ломовское поле притяжения, в котором стали трудиться многие к тому времени способные молодые ученые. До Ломова наука психология была слегка кастовой, чтילה свой круг. Ему удалось ранее невиданное — сплотить вокруг психологических проблем целую плеяду специалистов из других научных областей. В 60-е годы под влиянием идей инженерной психологии создавали свои концепции и методы исследования ученые, не имеющие базового психологического образования. В Ленинграде инженеры В. Николаев, А. Губинский, О. Евграфов, физики В. Ахутин, Ю. Забродин, педагоги В. Рубахин, Т. Джамгаров, В. Марищук, врачи А. Крылов, Г. Зараковский, В. Бодров, В. Егоров. В Москве инженеры Д. Агейкин, С. Даревский, А. Галактионов, Ю. Фокин, В. Венда, А.П. Чернышев, И. Литвак, авиационные инженеры В. Денисов, М. Юровицкий, Ю. Доброленский, М. Сильвестров и авиационные врачи Ф. Горбов, В. Попов, Ю. Петров, космонавты и летчики-испытатели Г. Береговой, Н. Адамович, М. Галлай. В Киеве приборист А. Чачко, математик Г. Павлов, инженер Б. Смирнов, в Тарту инженер М. Котик, в Калининe инженер П. Шлаен. Было много других подвижников инженерной психологии, разбуженных энергией и умом Б.Ф. Ломова. Всех не перечислить. Конечно, инженерная мысль питалась психологическими теориями, работающими на операторскую деятельность и конструирование техники, которые к этому времени создавали ученые-психологи В. Зинченко, В. Небылицын, Д. Ошанин, Е. Соколов, К. Платонов, В. Чебышева, Ф. Шемякин, Е. Бойко, О. Тихомиров, В. Пушкин, А. Митькин, Е. Климов, Д. Завалишина, М. Бобнева, Н. Завалова, Ю. Гиппенрейтер, Т. Ушакова, В. Шадриков, М. Гамезо, Б. Душков, А. Филиппов, Е. Милерян и др. Я припомнил эти фамилии далеко не в соответствии с «табелью о рангах», но каждый из них внес

свой ощутимый вклад в развивающуюся систему психологических знаний, их концепции помогли практикам тех лет решать конкретные задачи и объяснять сложные жизненные коллизии.

К началу 1970-х годов были изданы десятки монографий, учебников, справочников, курсов лекций, созданы учебные кинофильмы, госты, нормалы, которые послужили научной базой нового знания о человеке работающем, летающем, плавающим, управляющем. Инженерная психология создала методологические и теоретические основы для формирования комплексного знания о человеке в труде, получившего в дальнейшем название «эргономика», которое возглавили В. Зинченко, В. Мунипов, П. Шлаен, В. Пухов, А. Польский, Ю. Гончаренко, В. Войненко и др.

Резюмируя этот этап подвижнического труда психолога Б. Ломова, можно без всякого пиетета сказать: он создал исторический прецедент, когда одна из отраслей научной психологии овладела массовым сознанием и была реализована в интересах развития сущностных человеческих сил и созидательных побуждений. Будем справедливы и последовательны. Жизненный путь Б. Ломова, проложенный им самостоятельно, его душевными усилиями, в 1960-е годы был удачливым. Его имя было на слуху у студентов, ученых, партийных и хозяйственных руководителей, военачальников, крупных конструкторов, министров, педагогов. Ломова признал ученый мир США, Англии, Франции, Канады, ФРГ, Китая и других стран без протекции и газетной пропаганды. Он становился на свою беду *лидером* как ученый и как организатор психологической науки без личных притязаний на этот общественный пост. Это был естественный, исторический ход.

Так завершился ленинградский этап жизни и начался второй — московский, более сложный и драматичный. Ломов объявился в Москве в неожиданном качестве — заместителя министра просвещения СССР и (по бесплатному совместительству) заведующего лабораторией в Институте общей и педагогической психологии АПН СССР. Но это была лишь стартовая площадка для решения новых прогрессивных и невероятно трудных задач — создания Института психологии в системе научных учреждений Академии наук СССР, создания академического журнала по психологии, участия в работе Общества психологов СССР в качестве президента, организация Экспертного совета ВАК СССР по педагогике и психологии. Он участвовал также в организации факультативных курсов по инженерной психологии в ведущих технических вузах, военных академиях; обосновывал специализированные подразделения по инженерной психологии в авиационных и приборостроительных ОКБ; способствовал введению курсов психологии в медицинских и юридических

вузах, укреплению позиций экономической и социальной психологии, психологии управления в институтах Совмина, Академии общественных наук и отраслевых академиях; создавал кафедры, курсы психологии в педагогических вузах, вузах системы МВД и высших военных училищах; участвовал в создании психологических служб в некоторых отраслях народного хозяйства; добивался введения советских ученых в руководящие органы Международной ассоциации психологов. На все это суетно уходила вся без остатка жизнь, в том числе и личная.

Меня всегда поражала его способность ориентироваться во многих областях знаний, уверенно, с большим мастерством братья за обоснование государственных программ по различным вопросам, касающимся проблем человека. Будучи крупным государственным деятелем, все делал сам: писал статьи, книги, лекции, отзывы, рецензии, доклады, руководящие документы, постановления, программы; переводил; выступал на телевидении, по радио; организовывал конференции, международные симпозиумы, встречи; руководил десятками докторантов и аспирантов. Семья его видела только со стороны спины, когда он сидел за рабочим столом, заваленный книгами, рукописями до потолка. Субботы, воскресенье, отпуск, дача — согбенная спина.

Я говорю об этом укладе жизни ученого не для его восхваления; хочу лишь подчеркнуть, что Ломов не был генералом в науке, его судьба скорее схожа с судьбой капитана Тушина: жизнь моя, а принадлежит не мне. Поэтому так хочется справедливости лишь в одном — в признании его бескорыстного, кровно заинтересованного, преданного служения науке психологии, которое в конце концов и стало для него «шагреновой кожей». Делать из Ломова символ грешно, это оскорбит его память; выдавать его за классика — значит преувеличивать; делать безупречно святым — глупо и неуместно; представлять гибким и удачливым политиком нечестно. Ломов был русским интеллигентом, одаренным ученым с той критической массой совести и доброты, которая делала его нашей опорой, а иногда и светом в окошке для начинающих в науке и в жизни. Он обычный труженик, который, как и полагалось в нашем обществе, не был осыпан наградами, но он заслужил высшее, на что может рассчитывать человек, — добрую, святую ПАМЯТЬ.

Прошу прощения за отвлечение, так как по логике моих воспоминаний начинается московский этап его жизни. На одном из ее эпизодов, а именно на истории создания Института психологии, я и остановлюсь.

В конце 1960-х годов руководители науки, крупных отраслей промышленности и транспорта способствовали формированию у Секретаря ЦК КПСС позиции, благоприятной для создания методологического и теоретического психологического центра, координирующего

отрасли и дисциплины научной психологии. К этому времени начал усиливаться интерес к интеграции наук о человеке и в философских кругах (В. Кузьмин, Э. Ильенков, И. Фролов, Э. Юдин, М. Мамардашвили). В 1967 г. при отделении физиологии АН СССР была создана комиссия сначала под председательством академика В. Парина, а затем, в 1968 г. — Б. Ломова для обоснования необходимости создания Института психологии. С 1968 по 1971 г., в период создания Института, вся жизнь Ломова — преодоление трудных препятствий.

Несколько личных, достаточно субъективных наблюдений в этот период. Трудно поверить, но факт остается фактом: на пути создания Института в деликатных формах возникала оппозиция со стороны психологов, руководителей Академии педагогических наук и некоторых отделений Академии наук СССР. Здесь надо отметить два обстоятельства. Во-первых, мешала делу негласная, довольно сложная игра вокруг фигуры будущего директора в зависимости от того, какой виделась эта фигура, менялись программа и направления работ. Во-вторых, требовалась обстоятельная поддержка авторитетных ученых, часть которых рассматривали ее как форму подчинения будущего Института себе. К тому же и в ЦК КПСС, независимо от других мнений, видели этот Институт общественно-политическим учреждением. Это были рифы для недавно переступившего рубеж 40-летия доктора психологических наук, профессора, члена-корреспондента АПН СССР Б. Ломова.

Я имел возможность в этот момент наблюдать и слушать его, так как выполнял ряд частных поручений, связанных с созданием Института, а проще говоря, с подготовкой писем-поддержек в ЦК, в Президиум АН СССР, М. Келдышу и т.д. Борис Федорович поражал не столько страстной неутомимостью, сколько абсолютным бескорыстием. Трудно поверить, но вопрос о его личной карьере в начале пути перед ним не стоял. Удивительно, но, будучи идеологом практической психологии, филигранным методистом, экспериментатором, уже в те годы он увидел ущербность для науки в примате эмпиризма, в частности, в психологизации социальных и биологизации психических явлений. Ратуя за самостоятельность многих новых научных направлений в психологии, признавая де юре дифференциацию психологических знаний, он де факто включал в одну из задач будущего Института создание системного анализа психологических проблем, определение их субординации.

Мы, инженерные психологи, естественно, были за создание Института, прежде всего, в интересах проблем человека труда, профессиональной подготовки, безопасности труда, гуманизации технического прогресса и пр. Представьте его положение. Он беседует, докладывает академикам-учредителям, формулирует задачи, проблемы психологической науки.

Академики поддерживают, но постоянно вносят свои коррективы с учетом их профессиональной принадлежности. Борис Федорович ищет поддержки у своих коллег и не всегда ее находит.

Чтобы не быть голословным, расскажу об одном из узких совещаний у академика Б. Петрова. Ломов сделал доклад «Обоснование Института», А. Леонтьев блестяще раскрыл перспективы психологических исследований, но тут же заметил, что время для создания Института еще не наступило, и напрасно мы толкаем телегу впереди лошади. Вопрос об Институте повис, Б. Петров, разряжая атмосферу, заявил: «Открою вам одну тайну, М. Келдыш ни под какую, пусть самую распрекрасную, идею Институт не откроет, он может его открыть только под ученого, в которого поверит». Точка над «i» была поставлена. К Келдышу поступили письма-поддержки кандидатуры Ломова от академиков А. Туполева, С. Королева, О. Антонова, была поддержка со стороны академиков (П. Капицы, А. Берга). Резко против создания Института выступил Президент АПН СССР В. Хвостов, более нейтрально-поддерживающую позицию занимали А. Смирнов, А. Лурья. Твердую позицию заняли сотрудники отдела науки ЦК КПСС, особенно В. Кузьмин, который на последнем этапе практически готовил постановление Секретариата ЦК КПСС, помогал ему А. Спиркин.

Дважды Борис Федорович выступает на Президиуме АН СССР, идет неуравновешенная дискуссия, твердо стоят «технари», округло выступают физиологи и общественники, в бой идут космонавты (Г. Береговой), оборонщики. Все формулируют задачи под себя. М. Келдыш уловил эту особенность и сухо спрашивает Ломова, чьи же интересы он собирается представлять, создается Институт фундаментальных исследований или библиографический банк психологических данных для академических институтов? Момент был для Бориса Федоровича критический, ведь в той или иной степени обещания давались всем поддерживающим организациям. И все же Ломов твердо заявил, что он сторонник фундаментальных исследований, что задачу психологической науки он видит в изучении природы психики, ее механизмов и управляющих ею закономерностей. Так формулировалась новая программа системного подхода в психологии — отличная от программы НИИ психологии Грузии, НИИ психологии АПН СССР, факультетов психологии МГУ и ЛГУ.

Трудный путь завершился победой благодаря усилиям многих ученых, руководителей крупных конструкторских бюро, страстному участию А. Берга, В. Ларина, П. Анохина, большой организаторской работе В. Кузьмина. А главное — четырехлетнего интеллектуального, физического, нервно-психического, гражданского марафона Б.Ф. Ломова.

Очень большую помощь оказали также вице-президент АН СССР П. Федосеев и руководители отделения философии и права АН СССР.

Они хорошо знали и высоко ценили многолетний опыт делового сотрудничества психологов и философов, накопленный в ходе теоретико-экспериментальных исследований сектора психологии, который в 1945 г. организовал в Институте философии С. Рубинштейн. Вот почему Институт психологии вошел в состав этого отделения.

16 декабря 1971 г. Институт психологии АН СССР был создан, а 1 января 1972 г. был подписан приказ о назначении директора. Им стал тот, в кого поверили, кого признали новым лидером с большим будущим. Борис Федорович восседал в своем первом директорском кабинете в подвале бывшего детсада. И был счастлив. Первое письмо по официальному адресу он получил из Америки от А. Чапаниса.

Планы были обширные, довольно ясные. Но первоначальные задачи — организационные. Это подбор кадров. Крыша большой академии ко многому обязывала, нужны были авторитетные специалисты. Институту вменялась в обязанность одна из ведущих координирующих функций, т.е. фактически ставилась задача руководить исследовательскими программами в МГУ, ЛГУ, НИИ Грузии, Украины, Армении и направлять их. Для того чтобы реализовать эту задачу, чисто формального постановления ЦК КПСС было явно недостаточно. Во всех ведущих центрах психологической науки стояли те, кто не спешил координироваться. Все исповедовали свои теории, а Институт еще не предложил новой всеохватывающей теории, так как системный подход был не столько теорией, сколько методологией интеграции наук, да к тому же пальму первенства в этом вопросе держали философы. Мэтры психологии отдавать свои кадры явно не торопились, набрать специалистов со стороны не давали пресловутая прописка и скудность жилищного фонда академии. Но трудности преодолевались.

Заместителем Б.Ф. Ломова стал выдающийся ученый В. Небылицын; вопросами психологии общественной жизни, социальных явлений ведала давно работающая в системе Академии наук профессор Е. Шорохова; теоретический, методологический отдел с историей психологии Борис Федорович взял на себя; инженерную психологию вел известный в промышленных кругах ученый В. Рубахин; практическую психологию поручили крупному специалисту в области безопасности труда В. Попову. Новое направление в области психологии искусственного интеллекта поручили профессору МГУ О. Тихомирову. Экспериментальную психологию с психофизикой «отдали» талантливому молодому ученому Ю. Забродину, физиологическую психологию — ученику П. Анохина В. Швыркову.

Ломов был неутомим: выбивал помещения, импортную аппаратуру, заграничные командировки, валюту, ставки, штаты, исследовательские

полигоны, заключал договора, сплачивал коллектив. Жили и работали очень дружно: проводили внутриинститутские семинары, организовывали союзные региональные симпозиумы, форумы для молодых специалистов, направляли своих сотрудников в ведущие университеты США, Англии, создавали журнал, библиотеку. Организовали обучение иностранным языкам, физике, математике, осваивали вычислительную технику. Шла подготовка аспирантов, создавались школы для подготовки по психологии конструкторов, космонавтов, приборостроителей. Создавали психосоциологические полигоны на заводах, в пограничных отрядах, организовали постоянно действующую экспериментальную лабораторию на яхте и мн. др. Все это делал коллектив радостно, дружно во главе с молодым, жизнерадостным, целеустремленным шефом. Большую организаторскую работу в то время вела Н. Крылова.

Прошли первые пять лет. Институт рос: 101 научный сотрудник, четверо защитили докторские диссертации, 15 — кандидатские, выпустили 47 (!) монографий. В Институте содружественно развивались теоретические и прикладные проблемы. Центральной прикладной задачей ставилась разработка научных основ психологической службы в стране, подготовка кадров. Ломов планировал в XXI в. превратить Институт в крупный международный методологический и методический центр. Практическая психология мыслилась как основа перехода к перспективным разработкам. Теоретические аспекты, разрабатываемые Институтом, охватывали широкий круг проблем, включая динамику становления личности в несколько новой постановке.

Борис Федорович сконцентрировал свое внимание на сравнительно новой для нашей психологии проблеме — проблеме общения. Именно через углубленный анализ общения он планировал начать изучение познавательных, коммуникативных, регуляторных функций психики. Кроме известных теорий деятельности, установки, Институт заявлял для исследования самостоятельные категории: личность, отражение, общение, сознание, социальное и биологическое в детерминации психики человека, психология опасных профессий и пр. Особое место отводилось проблеме измеримости психических процессов, раскрытию механизмов памяти, принятию решений, онтогенетическим аспектам развития психического и психофизиологического субстрата (Ю. Забродин, В. Швырков). Исследования мышления успешно противодействовали технократическим подходам к построению ЭВМ с искусственным интеллектом. Создавали новую теорию мышления, основанную на целеобразовании как имманентно присущем только человеку (Д. Завалишина, О. Тихомиров). Обосновывали новое направление в психологии мышления — прогнозирование (А. Брушлинский). В секторе практической психологии осуществлялись

разработки, которые касались обучения, помехоустойчивости операторов, стрессустойчивости и базировались на изучении законов психического отражения, использовании профессиографических моделей и экспериментальных задач, активизирующих прогностические свойства психического. Создавалась теория формирования прижизненных новых функциональных органов, способствующих высокому уровню работоспособности в экстремальных условиях (В. Попов). Начинался новый цикл исследования в области речи, дифференциальной и математической психологии. За свои пять лет Институт стал на ноги, и помог ему в этом своим умом, своей спиной, своей жизнью и здоровьем дорогой наш друг и товарищ Ломов.

Жизнь шла быстрее, делалась все сложнее и сложнее. Первый удар судьбы — потеря В.Д. Небылицына, потом — В.Ф. Рубахина; уход из жизни тех, на кого он мог твердо опереться: А.И. Берга, П.К. Анохина, Б.Н. Петрова. Кадры стали взрослеть быстрее, чем давались ставки; их распределение в условиях дефицита создавало напряженные ситуации. Все больше и больше времени стало уходить на воспитательную деятельность. Дает себя знать противостояние специалистов без базового психологического образования тем, кто имел такое образование. Появились сторонняя зависть, анонимные борцы, «народные мстители», комиссии, комиссии... Появлялся тот зараженный фон, когда обостренное самолюбие вытесняло совесть, когда групповая пристрастность обуживала сознание. Уходила молодость, а вместе с ней романтический настрой.

Но Ломов оставался Ломовым: был дружелюбен, старался не вмешиваться, давал самостоятельность руководителям лабораторий, откликался как ученый новыми идеями, оригинальными статьями, книгами. Создавал новые научные направления, особенно боролся за международное признание. Все чаще участвовал в международных научных форумах, привлекая широкий круг своих сотрудников. Япония, Китай, Финляндия, Австрия, Голландия, Израиль приветствуют сотрудников ломовского Института. Работал на износ, стало не хватать сил на то, чтобы одновременно руководить, организовывать и думать над новыми идеями. Статьи его были своевременны, но не до конца проработаны, чувствовалось, что помощники, коллеги, ученики не оказывали нужной поддержки. Частые отъезды все чувствительнее сказывались на организации дел в собственном доме. Драматизм ситуации состоял в том, что временная передача эстафеты управления Институтом не обеспечивала должной преемственности в принятых решениях, так как те, в чьи руки попадала эстафетная палочка, несли ее по своим дорожкам. В связи с этим по возвращении из командировок много времени уходило не столько на об-

думывание получаемых в лабораториях результатов, сколько на стабилизацию «броуновского движения» в коллективе. Эта часть моих наблюдений, безусловно, субъективна, но в одном она точна: это тревожило и огорчало Ломова. Более того, снижало его активность, делало неуверенным в принятых решениях. Направление работ, связанных с практической психологией, сужалось, что приводило к снижению доверия у производственников.

Общественная жизнь в стране круто менялась, возникали новые идеалы и ценности, искали виновников падения общественной морали, требовали перестройки науки, не объясняя толком, какой перестройки. Фокусом неприязни становились общественные науки, младшим их братом оказался Институт психологии. Ломова начали далеко не всегда объективно упрекать, публично обвинять в недоработках, оскорбляли его достоинство. Человек, который все время шел в гору и нес самый тяжелый груз, который никогда не сделал дурного и подлого поступка, не пользовался служебным положением, для конъюнктурных решений становился объектом организованной неприязни. Демократу и либералу приписали авторитарный стиль руководства. Горько и тяжело ему было, но он не стал юлить, пригибаться, не просил защиты ни у коллектива, ни у начальников, он нес твердо и честно свой крест достоинства. Иногда говорил жене: «Ничего, Таня, выдюжим».

Его судьба была небезразлична зарубежным ученым, они предлагали любые услуги, но он ими не воспользовался. Его избрали почетным членом ведущих западноевропейских научных центров, он становился притягательной силой для международного сообщества психологов. Высоко поднятая красивая голова, четкая гражданская позиция, противодействие кастовым, монопольным тенденциям в научной психологии, захваливающим свои научные школы в ущерб другим, независимость суждений и самостоятельность мировоззренческих оценок политических событий в стране не были прощены сильными мира сего, не были поняты и многими из его рабочего окружения. Тяжелый душевный разлад не оставлял его, не давал покоя. Здоровье стало сдавать: перенес тяжелые операции, гипертонические кризы следовали один за другим. Он видел далеко вперед и, не находя там места своим мечтам, своим позициям, тяжело и одиноко страдал. Но как большой ученый никогда свои страдания не раскладывал на всех. Могуч был наш учитель и друг, дай Бог нам пронести человеческое достоинство так, как он.

Не хочется заканчивать воспоминания на минорной ноте. Ведь на миру он был жизнелюб, весельчак, остроумнейший рассказчик, в том числе и анекдотов, хорошо пел, артистично читал и знал наизусть сотни стихов. Человек был компанейский, хитер в меру, умел и погулять, и поработать.

Страстно любил семью, был мастеровой для внуков. Его любили женщины, мужчины и дети. Разве можно было оставаться равнодушным к его облику, его жизнеутверждающей силе, выдержке, его улыбке, простоте и застенчивости?

Отечественная психологическая наука может гордиться Ломовым, он отдал ей всего себя, он достойно нес звание ученого, был однолюб, страстен, честен, умен. Мне лестно, что я его знал, как мог, помогал, а больше учился у него быть человеком, быть терпеливым, учился думать, мечтать. Мне трудно поставить точку, так как я вновь начинаю ощущать прощание. Очень больно, но не вернуть погибшего на марше. Одно утешение в словах поэта: «Его зарыли в шар земной...» Значит, на планете он с нами, родной Борис Федорович.

Конечно, не все так думают о нем, как я, не все помнят то, что вспомнил я, и в этом есть своя правда — Ломов у каждого свой.

Будто правда прям и прост
Неогляден, как века.
Если встанет в полный рост,
То по пояс облака.

(Р. Рождественский)

Благославный ломовский путь длиною в жизнь (к 80-летию со дня рождения)

Борис Федорович! Как странно, несправедливо и больно услышать: «Сегодня ему *было бы* 80 лет». Странно потому, что Ваш образ человека русского, укорененного, где-то даже величественного, с глазами, излучающими доброту, не только не померк, но и стал еще более осязаемым умом и сердцем. Для нас Вы едины с нашим внутренним, тонким миром и душой.

Дорогой Борис Федорович! В нашем мирском и духовном сознании Вы вошли в науку, чтобы в ней жить, пахать, удобрять и возвращать плоды *для всех*. Для не знавших Вас скажу: «Наука для него была воистину Земля Русская, твердая для познания истины, мягкая в благодарность их открытия на благо живущим ее любовью».

Внешне Борис Федорович всегда был надежен: спокойный, выдержанный, мягкий, а порой выжидающий прогнозист. Но внутренне — это пружина, исполин, провидец, боец, подвижник. Он не из частных формировал масштабные пласты научных проблем, а предлагал неординарные решения, разведывательные направления исследований с блистательным

предвидением потребности в общественном развитии образования, культуры, технического прогресса и даже обороны страны. Его пронизательное видение было ориентировано как на человека психологически развивающегося, растущего субъекта, так и на еще не видные, не «пахнущие», не слышимые психологические угрозы, которые человека душевного смогут превратить в органчик с опустошенной душой и переполненным телом, отделившимся от духа. Именно это данное ему Божественное видение крепко удерживало и внедряло мысль вглубь методологических проблем науки психологии. И не только ее системной интеграции с многочисленными гуманитарно-естественными науками. Задача ставилась создать органичные интегративные формы созидательного проявления научного движения к практике, к управлению, к воспитанию, к образованности, к созданию надежных и безопасных полисистемных человеко-технических средств достижения результатов, проистекающих из нововывиализованного развивающегося бытия.

У нашего учителя, друга, воспитателя был сверхчувственный дар предугадывать будущее, нет, не на 50 лет, он восходил к ощущениям, предчувствиям путем духовного отбора тех угроз, которые вынуждают человека потерять свою сущность. Это вулканическое дрожание общественного социума в его фарисейской фазе, показной вере востребовало высокий уровень научной добросовестности, отделяющей политическую риторику от факта как продукта ума и высшей целесообразности. Чувствовалась нужда в интегративной психологии человека, включенной во все клеточки государственного механизма, регулирующего человеческий ресурс новой цивилизации. Тотчас возникла и нужда в личностях, в стойках, преданных науке. Началась подготовительная работа по созданию Института психологии в системе АН, его комплектованию под особого рода научные программы (Ломов — руководитель, Кузьмин, Спиркин, Федосеев, Парин, Румянцев, Капица, Берг, Б. Петров, Анохин, Леонтьев, Кедров и др.). Подготовку, подбор кадров взял на себя Б.Ф. Ломов и твердо вел свою линию.

Он укреплял институт кадрами достойными быть душевно-интеллектуальной основой научного знания, стоять и выстоять! Он вводил новые темы исследований, вооружал методически, методологически окаймлял свою научную братию, а главное — делился Духом, душой, совестью и Верой в дела наши праведные. Не отвлекался на славу и карьеру, не учил жизни, сам светил в ночи.

Сотни тысяч страниц, исписанных твердым, ясным почерком. Сколько выстрадано сомнений, сколько перенесено богатырским сердцем тяжестей человеческих страстей. Трудно ему было в тот период выдержать напор «могучей политкучки».

И так вся жизнь — преодоления, преодоления, преодоления... Сегодня иногда услышишь: «... хорошо, что Б.Ф. не дожил до наших дней». Нет, он дожил до них, только раньше нас увидел впереди вместо реликтового научного леса редукционный хвастливо-чахлый кустарник, который используют в качестве веника, так и не убравшего виртуальный мусор. Но жизнь продолжается, и ее вектор в наших руках, ибо жизнь была Божья, а теперь она подарена нам.

Из интеллектуальных резервуаров-генераторов просто надо на половину слить амбиции и заполнить их совестью и памятью о великих наших Учителях, чьей информационной энергетикой и полем ума мы сейчас и питаемся.

В десятках книг и сотнях статей Б.Ф. Ломова достаточно полно описаны его многомерные, полисистемные мысли о науке психологии. В воспоминаниях ученых на конференциях, посвященных юбилейным датам Б.Ф. Ломова, глубоко и широко освещены его заслуги. Но в данном случае я ставлю перед собой более скромную задачу — всмотреться в связь научного интереса к той или иной проблеме и реализации ее в последующей жизни общества и науки. Безусловно, Б.Ф. Ломов рос, мужал, прозревал в кругу умнейших людей своего времени: Б. Ананьева, Л. Веккера, В. Мясищева, С. Рубинштейна, А. Смирнова, Б. Теплова и др. Он с ними общался, дружил, дискутировал, оттачивал свое видение развития психологии с такими способными и энергичными учеными, как В. Небылицин, В. Рубахин, Ю. Забродин, А. Бодалев, Е. Климов, А. Крылов, К. Абульханова, Е. Будилова, В. Попов, Л. Анциферова, А. Лебедев, В. Давыдов, Д. Завалишина, В. Митькин, Е. Шорохова, Я. Пономарев, В. Швырков, Т. Ушакова и др.

Расширялся круг общения с научной элитой Академии наук: М. Келдыш, Н. Бехтерева, П. Капица, Г. Костюк, А. Александров, П. Анохин, А. Берг, В. Парин и др. Росла и мужала своя научная школа в стенах Института психологии: А. Брушлинский, М. Бобнева, А. Журавлев, Н. Корж, Н. Крылова, Н. Тарабрина, В. Русалов, Е. Сергиенко, В. Кольцова, Л. Дикая в научный поток вливались видные ученики Б. Ломова А. Филиппов, А. Чернышов, В. Шадриков, Н. Чернышов. Укреплялись связи со многими университетами республик Средней Азии, Северного Кавказа, с зарубежными учеными.

Он всматривался в людей науки, расширял круг встреч в интересах решения будущих интегративных масштабных проблем, где психология воздвигнет принцип синергизма как крест человеколюбия и расширит познание Вселенной для нового обновления. Этот супермагнетизм притягивал к нему думающую элиту, способную не только понять мир, но и изменять его в соответствии с теми законами, которых еще нет, но уже грядут.

Борису Ломову мировоззренческий талант открывал психологию внутреннего мира бытия, ибо он предвидел пагубность и угрозу горбачевской перестройки именно для психологии образа жизни, ее ценностей, смыслов нашей цивилизации. Политическая элита учуяла силу его протестного сознания. Но даже он не узрел, что этот шаг дорого ему обойдется. Мы подвели нашего родного Бориса Федоровича: не подстраховали, не проявили жертвенности.

За этим стоит неуходящая боль утраты психологического ЛОГОСА, пусть не в мраморе и бронзе многопудья, но зато в самом высшем — постоянно слышимом Голосе Разума в душевном облаке тепла. Ломов — это духовный код сердечной нежности.

А теперь спущусь на землю и перелистаю страницы его научной жизни.

Неудивительно, что еще в начале 1950-х годов Б.Ф. Ломов, исследуя «на студенческом» уровне когнитивные процессы, чувствительность двигательного анализатора, измерительные функции рук и мн. др., постоянно подпитывал мысли в методологическом энергетическом поле. В те времена он обосновал сомнение, что *деятельностный подход есть подход универсальный*. Обогащение именно сенсорного процесса обеспечивается не только рукотворным действием, но и общением, ибо в общении как нигде проявляется индивидуальность, инсайт, рождение новой продуктивной информации. Мышление как процесс приобретало не только свойство предметности, но и новый механизм управляемой синергии извлечения решений из моторной, образной, иконической памяти, благодаря чему в процессе психического отражения предмета осуществлялось уподобление (А. Леонтьев).

Очень важны его исследования моторных образов, антиципации, памяти, которые, в конечном счете, станут основой его первых шажков к теории системного подхода в психологии. Ломовские работы по онтогенезу осязания, объема изменений рисунка, чертежей, фигур, знаков вызвали неожиданно огромный интерес при полете первых космонавтов. В невесомости сразу проявились нарушения вестибулосоматического, мышечного, двигательного характера, оценки пространства, времени и др. (Е. Юганов, В. Копанев, Л. Китаев, Ю. Чикирда). Итог этих изменений сводился к нарушению работоспособности, иллюзиям пространственного положения, искажению представления о времени и мн. др. Работы выполнялись на физиологическом уровне, и многое не было раскрыто.

Однако требовались знания психологических механизмов изменения восприятия пространства, определения скорости движения. Не последнее место занимали задачи построения системы управления и стыковки космических кораблей. Под руководством Б. Ломова совместно с В. Поповым,

Л. Хачатурянцем, Е. Хруновым, А. Леоновым, Е. Ивановым были получены полноценные данные о механизмах нарушения коррекции управляющих движений, раскрыт генезис гностических движений, дан более глубокий анализ построения образного пространства на шкале времени. Им экспериментально определена роль антиципации.

Предметность движения определялась задачей, отсюда и ее целесообразность построения, а условия невесомости постоянно провоцировали искажение предметности построения движения за пределы схемы тела человека. Требовалось то, что Запорожец называл внутренней моторикой. Эти работы Ломова, Леонтьева, Запорожца, Бернштейна оказали космонавтике неоценимую услугу.

Предложенные Б.Ф. Ломовым специальные упражнения по слежению в космическом полете установили новые факты влияния невесомости не только на моторные функции, но и на образ предвидимого будущего, в том числе это касалось и чувства давления, дифференциальных порогов мышечных усилий. Многие его рекомендации вошли в арсенал подготовки А. Леонова к выходу в открытый космос.

Двигательная задача как механическое построение траектории движения оказалась ненадежной, несмотря на предметность деятельности. Потребовался системный анализ собственных исследований, трудов Н. Бернштейна, П. Зинченко, А. Леонтьева, П. Анохина, И. Беритова, А. Прангишвили, П. Симонова и мн. др., чтобы определить системную организацию психического образа в виде плана во временной-пространственной разверстке как психического регулятора и контролера качества достижения двигательной задачи в ее более высокой нервной организации. Именно предвидение (антиципация), а не рефлекс и не деятельность в ее процессуальном виде оказалось базой помехоустойчивости.

Б. Ломов в конкретных условиях космического полета решил задачу синтеза составляющих пространства и времени как психического регулятора двигательного акта. За этим последовали принципиальные изменения в организации тренировок и создание технических средств обучения.

Но Борис Федорович не претендовал на открытия, он опирался на свои первые научные труды, далеко уводящие его от узкопредметной задачи начертательной геометрии.

Подчеркиваю: Б. Ломов, как бы походя, вошел в проблему измененной гравитации не как помехи-стимула для решения сенсорных задач и ряда измерительных функций, а как смены эволюционных адаптивных систем, не заложенных со дня происхождения человека. И только вновь организованный функциональный психический орган по типу доминанты пространственного перемещения способен удержать требуемую скорость управляющих действий. Сюда же подключается и память, но не только

мышечная, осязательная, но и пространственная, предметно реализуемая в цели достижения результата. Я привел этот частный пример студенческой работы, впоследствии «оформленной» в кандидатскую диссертацию, для иллюстрации глубины его научного обобщения, позволившего оказать помощь космонавтике со столь продуктивным результатом.

Более известным инновационным вкладом Б. Ломова была невероятно сложная работа по объединению многих психологических дисциплин единой методологией, инструментальными методами, аппаратурой с привлечением специалистов в области конструирования техники, информационного обеспечения в системе человек–техника с использованием принципов биосинтеза, бионики, биотехнологий, тренажеростроения, профессиональной подготовки. В те далекие времена монография «Человек и техника» стала настольной книгой по когнитивной психологии. Эту громадную работу Б. Ломов выполнил блестяще. Он создал авторитет психологии как науки, показав ее возможности решать масштабные государственные технические, экономические задачи. Такого размаха ни один психолог в России и СССР не достигал. Были созданы советы, кафедры, факультеты, лаборатории, НИИ, ВНИИ информации, диссертационные советы. Создана методология антропоцентрического подхода, концепция активного оператора, принципы синтеза человеко-машинных систем и распределения функций между человеком и автоматом. Кроме того, им созданы модели человека-оператора, профессиограммы приема, переработки информации, принятия решения для разных классов человеко-машинных систем. Введены стандарты, отраслевые нормалы на рабочие места операторов различного профиля. Отработаны критериальные аппараты на оценку надежности, эффективности и безопасности сложных технических комплексов.

В эту работу на государственном уровне были вовлечены министерства гражданской авиации, ВВС, флота, обороны, станкостроительной промышленности, связи, атомной промышленности, Роскосмос и мн. др. крупные предприятия. Для обеспечения этих работ под патронажем и руководством Б. Ломова были созданы новые научные школы в области теории системогенеза деятельности (В. Шадриков), авиационных эргономических систем (В. Зинченко, В. Бодров, Г. Зараковский, П. Шлаен), систем отображения информации, построения математических моделей систем человека-оператора (Ванда, Фокин, Крылов), заводы по производству эргономической аппаратуры, теории инженерно-психологического проектирования, психофизиологические критерии оценки качества техники и ее проектирования. В эти работы были привлечены А. Красовский, Г. Береговой, В. Попов, В. Бодров, Н. Завалова, Д. Завалишина, Д. Ошанин, Ю. Доброленский, А. Губинский, О. Евграфов,

Д. Агейкин, В. Ахутин, А. Чернышев, М. Котик, С. Даревский, М. Юровицкий, Г. Павлов, Б. Смирнов, Ю. Гончаренко, В. Пухов и др.

Проводились ежегодные конференции, выпускались информационные материалы, учебники, монографии, журналы. Инженерная психология стала ведущей гуманитарной дисциплиной. Эта работа соизмерима с созданием космической отрасли. Но главное — Б. Ломов победил технократизм, возобладала теоретическая база общей историко-культурной, дифференциальной, когнитивной, педагогической психологии.

Б. Ломов создал методологические основы теории и практики психологии в системе физиологических, биологических, технических наук, произвел структурирование и классификацию законов психической регуляции, коммуникации, отражательных функций психики как порождения собственно психического. Он вскрыл системные связи высших психических функций с психическими состояниями, с психофизиологическими законами управления анализаторными системами и их влияние на работающего человека. Все это возвысило роль науки психологии, как реально существующую объективную реальность человеческого Бытия, создания цивилизации и устойчивости разумного мира. Прав был наш провидец: «XXI век — век психологии». Правда, тонкость здесь в том, что человечество не взошло на психологии, а, начав гибнуть, просит о помощи. Значит, верит? Это и есть акме — психология стала Верой. Б. Ломов достиг научной канонизации за честь и ум.

Сегодня все ОКБ сохранили инженерно-психологические или эргономические лаборатории, не разрушен Всесоюзный научно-исследовательский институт технической эстетики.

Б.Ф. Ломова все помнят как президента Общества психологов СССР, вице-президента Международного общества психологов, главного редактора психологического журнала РАН, члена-корреспондента РАН СССР и почетного члена большого количества международных академий. Он был награжден самыми высокими знаками отличия и грамотами. Благодаря его усилиям психологическая наука в СССР стала основой формирования человеческого ресурса, повышения профессионализма, надежности и безопасности. Созданный по инициативе Б. Ломова Институт психологии АН при поддержке Президиума АН, отдела науки при ЦК КПСС и более двадцати Министерств достиг положения методологического центра для всех психологических организаций, институтов, факультетов по проблемам теории личности, развития психических процессов, психофизиологии, инженерной психологии, развития методической базы исследования системных свойств психики и их связи с естественными науками. Позже начали развиваться направления в области когнитивной психологии, интеллекта, теории субъекта, экономической

психологии, психологии безопасности человека и посттравматического стресса. Расширились исследования в области творческих способностей путем освоения компьютерных технологий, созданы программы обучения.

Б.Ф. Ломов оставил мощное наследие по теории и методологии общей психологии, он размышлял о путях развития психологии, о системном подходе в психологии, о законах психики, заложил прочные основы теории общения, когнитивной психологии, психологии управления, индивидуально-психологических особенностей, инженерной психологии и общим теоретическим проблемам человека в системе социальных, исторических и биологических ценностях, *психологической службы страны*. Он обозначил путь исследований в области этнической психологии, педагогической и дифференциальной психологии. Его методологические книги по силе и масштабу мысли, по актуальности, по методологическому и дидактическому совершенству укрепляют исключительно отечественный приоритет.

Институт психологии РАН и его сотрудники не остались в долгу перед учителем и преподнесли его памяти свои подарки. Перечислю их.

- Сохранили уровень научности и работоспособности ученых.
- Оперативно и продуктивно изменяли научную тематику с учетом реорганизации РАН, сохраняя кадры и ведущие научные направления.
- Сохранили коллективизм, позволяющий ввести своих сотрудников в члены и члены-корреспонденты РАО, добиваться признания у Президиума РАН положительной и творческой оценки (премии С. Рубинштейна).
- Упрочили инициативный творческий энтузиазм в подготовке монографий, пособий, справочников, учебников, юбилейных изданий.
- Организовали активную подготовку научных кадров высокой квалификации.
- Сохранили память о своих учителях, директорах Б.Ф. Ломове, В. Брушлинском.

ИП РАН, руководимый А.Л. Журавлевым, сохраняет и укрепляет традиции института: это научность, продуктивность, историзм, новизна, профессионализм, кругозор, трудолюбие, доброжелательность. Сегодня главная задача — раскрыть системное различие мозга, психики, Сущего. Видимо, наступил момент, когда необходимо усилить изучение духовной составляющей личности, научиться целенаправленно управлять индивидуально-психологическими свойствами личности.

Необходимо исторически рассмотреть биологическую и социальную составляющую человека в условиях нестабильной экономики, «отпущенной» культуры, «некрофильных» тенденций в оценке прошлого страны, американизации речи, чувств, образа мыслей, смены ценностей и веры. Искать нужно не конъюнктуру, а истину и правду. И, наконец, ответить на вопрос: кто мы, в чем наш смысл и зачем мы на этой земле?

Возможно, я нарушаю жанр изложения памятной статьи, но что поделать, душой и телом принадлежу этому институту, по мере сил участвовал в его создании. Был даже приглашен на должность зам. директора.

В период становления Института, Общества психологов СССР, психологической службы, материально-технической базы, помещений, библиотеки, духа коллектива хочу отметить великое бескорыстие и любовь «рядовых» в то время железных солдат-бойцов, в их числе: Н.В. Крылова, Т.С. Большакова, Е.С. Романова, В.А. Попов, Ю.М. Забродин, Д.Н. Завалишина, В. Митькин. Особую почесть надо отдать принципам подхода к науке, к ученым Е.В. Шороховой.

Все, что было наносное, нервное, фрустрационное, печальное — пережили, а кое-кого сумели осудить и простить. Институт психологии Ломова *живой!*

Ломовский Институт мне дорог как школа, как багаж знаний, как человеческая аура, как Дом, где приятно быть и свободно общаться. Здесь люди, несмотря ни на что, свободны в фундаментальных мыслях, откровенны в проявлениях чувств, высокообразованны, инициативны в трудные моменты. Здесь помнят учителей, умеют ценить умных, отвергают карьеризм. На Ярославской, 13 — запад Москвы, но все же на русский манер. Исходя из сегодняшних реалий, институт человечен. Не могу думать за Бориса Федоровича, но надеюсь, что он бы все понял, сочувствовал бы и благодарил.

Для меня он — друг по жизни, по борьбе, по взглядам на науку как образ познания скрытого от нас будущего. Что касается формирования меня как человека, специалиста в области инженерной психологии, то здесь Борис Федорович сыграл ведущую роль как учитель, наставник, старший товарищ и Друг. Именно своим образом жизни, научным мировоззрением, позицией человеческого благородства, могучим природным умом и научным талантом исследователя, теоретика он был для меня Примером. Мы были близки по духу своего Отечества и служили ему верно и пронзительно со всей ответственностью за порученное дело. В этом была наша наивность, но и надежность единомышленников. Перед наукой мой Учитель чист и светел. Он был человеком, который освещал путь в тумане мрачной конъюнктуры. Наши совместные с ним книги читают и на них учатся, благодаря его научному вкладу и ясности изложения.

Одно я еще понял: быть хорошим мужем, отцом, дедушкой есть залог хорошего человека с прочной надежностью, исходящей от православных духовных ценностей.

Часто думаю, что есть в Нижнем Новгороде два памятника великим патриотам и сынам России: В. Чкалову, М. Горькому. Пора и Б. Ломову возвести монумент, волгарь все же — умен, смел, талантливо усиливал Россию.

С Г.Т. Береговым на пути в космонавтику

Судьба мне подарила возможность творческого общения с неординарно талантливым, статным, созидательным, могучим мужиком. Что же привлекало в нем? Самобытность, независимость, юмор, творческое мышление и множество способностей. Сила его, как главы семьи, летчика, космонавта, командира, ученого была в принципах жизни порядочной личности. Я не буду касаться его героических поступков государственного масштаба, его биографии, профессиональных заслуг, о них много сказано и написано. Мы же были просто, извините за нескромность, приятны друг другу, как старший и младший.

Избирая для себя субъективный стиль описания нескольких обычных жизненно-профессиональных ситуаций, порой частных, но в которых проявлялись многие стороны его надежности, хватки, гражданской смелости, находчивости, обаяния, строгости и где-то позитивного честолюбия... позволю заметить: он действительно был Герой в поступках, а особенно, когда сама непростая жизнь предлагала ему альтернативы — уклониться или преодолеть. *Преодоление* — вот стержень этого человека, *содержательность жизни* — вот ступени роста профессионализма, *патриотизм* — вот генератор чести и достоинства, готовности к поступкам «не щадя живота своего». Все вместе делало его хотя и не святым, но приобщенным к святости, данной нам свыше.

Ну, что поделать, я очень его почитал, любил, и сохраняю эту любовь к дорогому моей душе и сердцу Георгию Тимофеевичу Береговому (Жоре).

Вспомню несколько мгновений из его жизни, свидетелем которых я был, что дает мне основание сказать правду. Приношу извинения читателю, что этот жанр воспоминаний требует сказать и о себе. Ибо тогда станет ясно, на чем строились *эмпатии*, и каково сходство с героем воспоминаний.

Знакомство

В начале 60-х годов, будучи адъюнктом (аспирантом) 7-го Государственного научно-исследовательского испытательного института авиационной космической медицины, я занимался сугубо авиационной тематикой, связанной с полетами, в том числе и испытательными, изучал поведение человека в экстремальной обстановке и проблемы эргономики кабин, включая средства отображения информации.

В испытательных центрах я впервые услышал фамилию Берегового. В основном ему давали положительные характеристики, нередко восторженные, когда отмечали его блистательных качествах летчика-испытателя, а временами сдержанные, как я понял, из-за разностей характеров.

Но для меня было главное, что есть человек в ВВС, который много летал в условиях максимальной экстремальности. Летал успешно, творчески, и привозил очень содержательную информацию. При этом вел себя стойко, грамотно, с напором дискутировал с создателями тех систем, которые испытывал. Все это я впитывал, так как мне нужен был товарищ, который бы меня поддержал именно в дискуссиях с «промышленностью».

Но как-то не довелось встретиться, поскольку Георгий Тимофеевич был в ЦПК, а у меня туда допуска не было.

И вот в один благословенный день нашего энергичного сотрудника по космической тематике Л.С. Хачатурьянца сам Ю. Гагарин лишил пропуска. Мой шеф В.А. Попов (впоследствии заместитель начальника ЦПК* по медико-биологическим вопросам) вызвал меня и сказал: «Замените Леона». Страшно огорченный, я прибыл в ЦПК. Никого не знал, тематику толком тоже, кругом — много славы, еще больше секретности, красивый городок, барские продукты, чистота. Оказывается, попал в тему для того времени совершенно секретную: подготовка космонавтов для полета на Луну. Была отобрана группа (привожу фамилии по памяти): В. Шаталов, Г. Шонин, Е. Хрунов, Б. Вольнов, П. Демин, Г. Катас (академия наук), Г. Береговой. Там впервые воочию увидел очень нужного мне человека. Мое участие в этой работе было мизерное. Дело в том, что на то время я еще недопонимал великое философское значение космических полетов, их значимость для развития науки и человечества в целом.

В адъюнктуру поступил, уже имея исследовательский опыт при полетах на истребителе УТИ МИГ-15. Около года исполнял должность дивизионного врача. В общем, как бы не мальчик, а тут адъюнкт, т.е. никто. Даже у себя в институте числился как переменный состав. Но несмот-

* ЦПК — Центр подготовки космонавтов.

ря на то, что я был «никто» для космонавтов, на них (кто еще не летал в космос) глядел как на своих строевых летчиков, кроме Берегового.

Задача моя была довольно простая — быть с ними на всех экспериментах (на центрифуге, в барокамере, сурдокамере, парашютных прыжках) и исследовать их возможности после психических нагрузок надежно решать некоторые логические, зрительно-моторные задачи, особенно во время принятия решения на дачу импульса космическому кораблю к смене траектории. От решения этой, казалось бы, простейшей задачи, зависел успех полета и жизнь. Не буду вдаваться в суть проблемы.

Семилетний опыт работы с летчиками дал мне возможность гораздо шире заняться этой группой, чем мне предписывалось задачей. Я ведь присутствовал и на занятиях. Видел, слышал, кто и как себя ведет, каков уровень его общих знаний, какова эмоционально-волевая сфера, каков мотив, каков характер, стиль общения. По этой части я только наблюдал и тихонько записывал. Постепенно выстраивал рейтинг способностей. Близкого контакта ни с кем не находил из-за отсутствия с их стороны доверительного общения.

В этой среде не было того, к чему я привык в своем полку — открытости и доверия. А лезть в душу, когда ты ничего не сделал для космонавтики, было стыдно и неловко. Хотя Шонин, Демин выделялись теплотой общения, интеллигентностью, добродушием. Катас, инженер-физик, укорял меня за то, что я не знаю математической статистики, и своим презрением к психологии. Правда, в конце нашей работы, сидя в электричке, обрабатывал мои цифры и строил графики. Спасибо ему. Но ближе к делу.

Георгий Тимофеевич сразу на меня произвел впечатление сильного, грамотного, ищущего, активного человека. Не стеснялся спрашивать, вступать в дискуссии с преподавателем, порой в острой форме. Постепенно налаживал с ним контакты, беседуя об авиации, о своих испытательных полетах, о недостатках рабочих мест летчика, о несоответствии курса боевой подготовки и возможностей вооружения на самолете, о взаимодействии летчиков с врачом и т.д. Мы нашли общий язык и сблизились. Я был счастлив, у меня появился учитель. И чем больше он был ко мне расположен, тем большую настороженность к нему испытывали претенденты на полет к Луне как к конкуренту. Были всякие тонкости: во время примерки скафандра и ложемента на луннике он понял, что это место предназначено не ему...

Был сложный разговор Г. Берегового с Ю. Гагариным, я пытался улизнуть, но он меня удержал за руку. Разговор шел на обочине дорожки по-русски... Юра оправдывался и убеждал его в своем личном уважении. Я стоял и смущался, ибо это была строго конфиденциальная беседа, и мне

там было делать нечего. Но, как бы там ни было, я понял, что влип куда-то не туда, ибо сообразил, что мои характеристики этой группы всех будут интересовать, причем пристрастно. А поскольку все видели, что я с Береговым много беседую, да и гляжу на него теплыми глазами, ко мне начали относиться напряженно. И вот тут мне неожиданно-негаданно помог Катас, который объективизировал и изучил мои данные по результатам исследования. По основным показателям интеллектуальной деятельности (логика, комбинаторика ума) всех опережал Береговой, кроме некоторых медицинских параметров, физического состояния после физических нагрузок (бег, силовые нагрузки).

Превышая свои полномочия, я написал характеристику, отметив честно и объективно, что психологическая, профессиональная готовность к полету у Г.Т. Берегового отличная. И умудрился передать Н. Каманину. Тот остался недоволен нарушением субординации. Программу эту закрыли, я убыл восвояси. Но Бог мне ниспослал того, кто мне был нужен: он учил говорить о себе правду — чего ты стоишь, обучал технологии анализировать результаты испытательных полетов, внушал, какими качествами следует обладать любому испытателю в небе. Эти дидактические беседы, мощная содержательная информация меня профессионально обогатили, поставили на место, научили скромности и выдержке даже при успехе.

Эпизоды совместных работ

В авиации впервые начали исследовать и испытывать индикаторы на лобовом стекле, где с помощью первых ЭЛТ высвечивалась вся прицельная и пилотажно-навигационная информация. Это был не частный случай, а прорыв в конструировании систем отображения информации. Поскольку информация высвечивалась как бы в бесконечности, инженеры решили, что можно высвечивать сколько угодно шкал, счетчиков и т.д. Пошли нелицеприятные споры с психологами. Дело в том, что есть зрение, а есть внимание. Но самое главное, есть значимость сигнала, да еще в субъективной интерпретации. Поэтому доминирование той или иной задачи туннелирует зрение, и человек не видит других параметров полета, несмотря на то, что они в поле зрения. Мне нужна была авторитетная фигура, и я обратился с просьбой к Георгию Тимофеевичу приехать к нам на эксперимент. Он мне предложил методы: исключай по одному индексу, посмотрим, когда я не буду справляться. Задача была простая — выдерживать строго заданный режим полета и опознавать наземные объекты, естественно, докладывать о них по радию. И, о ужас, убираю с лицевой

части прибора один, второй, третий, четвертый индекс (шкалы, цифры), а он не снижает качества. И дошел до дерзости — оставил крен, тангаж, высоту. Потом сел и нарисовал свою картинку лицевой части, объясняя, на каком профиле полета изменяется значимость и во что это реально будет превращаться. Предложил систему по вызову и уборки ненужных индексов, интересно и глубоко разъяснил, какое время должно быть отпущено на вызов информации и ее стирание. Обосновал ограничения применения этого вида информации для ведения пространственной ориентировки с разными принципами индикации авиагоризонта.

Спустя некоторое время этот прибор для разработки в серию взяли в Ленинграде ОКБ «Электроавтоматика», где генеральным конструктором тогда был Ефимов. Я упрямил Георгия Тимофеевича съездить со мной к нему и высказать свои идеи. Поездка была очень продуктивна. Вспоминаются два забавных момента. Ефимов пригласил нас к себе на обед в очень скромный кабинет. Обед был обычный, из заводской столовой. Но для украшения принесли глубокую тарелку черной икры (видимо, баночек 20 опорожнили). В какой-то момент Ефимов говорит: «Что же вы не откусываете икры?» А в тарелке торчала столовая ложка, но никто к ней не притронулся. Георгий Тимофеевич улыбнулся и сказал: «Все дело в столовой ложке. Никто из нас не привык столовыми ложками есть икру». Все засмеялись, и принесли чайную ложку.

Выезжали из ОКБ под проливным дождем. Ворота открывала худенькая, плохо одетая (в шинели ВОХРа) женщина. И вдруг Георгий Тимофеевич тормознул машину и быстро пошел к ней, взял какой-то пакет, открыл его в машине. Там была его фотография. Эта женщина мечтала, чтобы он подписал ее сыну-солдату. Он расписался, вышел к ней из машины, обнял ее и отдал фото. Это было так трогательно. А сияющие от счастья глаза матери я помню до сих пор. Сегодня такого поступка не оценят, но от этого не становится этот эпизод менее трогательным. В ливневом дожде увидеть лицо и понять смысл движения души в общем-то обездоленной женщины не каждому дано, особенно тем, кто достиг олимпа славы.

Когда Георгий Тимофеевич полетел в космос, мы все обрадовались, ибо полетел летчик-испытатель, который обязательно привезет новую информацию. Тем более, что он полетел на типе корабля, на котором погиб В. Комаров.

Маленькое отступление. Ко времени полета Берегового науке было известно, что на первых витках космонавт испытывает дискомфорт (укачивание со всеми «прелестями»). Но все молчали. Но дело не в том, что проявилась болезнь движения. Нарушалось мозговое кровообращение, и наступало состояние дезориентации в пространстве, а раз в пространстве, то, стало быть, и во времени. Именно на первых витках была запланирована

первая стыковка двух кораблей. У него развилось состояние частичной дезориентации и снижения работоспособности. Вдобавок к этому сам принцип и органы управления стыковкой были антифизиологичны, и непривычны для летных навыков. Возникли трудности. Вопрос стоял так: если еще раз он пойдет на стыковку и не стыкуется, то превратится в вечного спутника. Для Берегового возникла сложная психологическая и нравственная проблема: идти или не идти еще раз на стыковку. В голове пронеслось уже сказанное ранее: «Мы же говорили, что летчики не нужны в космосе». И он решил прекратить полет, но привезти честную, правдивую информацию о перипетиях этого полета.

К этому времени мы провели серию экспериментов на стендах по ручной стыковке и доказали, что эргономически система стыковки явно не соответствовала психофизиологическим требованиям. За всем этим стояли разные позиции. К. Феоктистов был явный сторонник полностью автоматизированного полета. Береговой и специалисты по инженерной психологии стояли за равноправие ручного пилотирования при маневрах как резерва на случай отказа работы приборов (1967).

Были с Георгием Тимофеевичем у Д.Ф. Устинова, в то время секретаря ЦК КПСС. Как грамотно, аргументированно Георгий Тимофеевич доказывал ошибочность чрезмерной автоматизации, приводил данные по автоматизированным посадкам. Устинов был вежлив, активно участвовал в беседе, но в конце сказал примерно следующее: все понимаю, но должны же мы доверять конструктору.

Георгий Тимофеевич после посадки попросил меня прилететь в Ленинск, но меня начальство непустило, боялось скандала. В Звездном я участвовал в составлении докладной записки. Не знаю, где она, было бы интересно и поучительно ее опубликовать. Береговой в 1967 г. предвидел на 20 лет вперед. И многие американские астронавты спасли свои жизни и престиж Америки потому, что при отказах не менее чем в 7 полетах возвращались «вручную» на Землю.

Закончу этот фрагмент воспоминанием встречи Н. Армстронга и Г. Берегового у него дома. Жена Берегового, аристократически воспитанная Лидия Матвеевна, устроила прекрасный прием, действительно русский — с теплотой и искренним радушием. Разговор был очень интересный. И к сказанному выше имел непосредственное отношение.

Нил Армстронг рассказал, как он прилунился в автоматическом режиме и увидел, что корабль летит в кратер. Он отключил автоматику и вручную сел! А кабина аппарата, в котором он прилунился, была во многом самолетная.

Очень много для инженерной психологии дали советы Берегового. Наступил момент, когда встал вопрос о диссертации по специальности

психология. Он сопротивлялся, но мы с академиком Б.Ф. Ломовым дожали. Он сдал экзамены кандидатского минимума, кроме психологии. Я уговаривал Б. Ломова принять экзамен приватно. Он уперся: «Будет сдавать, как все». 22 дня он ездил ко мне домой, и мы штудировали психологию, спорили, дискутировали. Был забавный момент. Жена моя, Валюша, была на работе, и я попросил старшего сына, Андрея, накрыть стол на кухне. Во время обеда он мне говорит: «Как у тебя жена готовит вкусно! Позови ее!» Я говорю: «Андрей, зайди». А перед тем, когда он зашел в квартиру, младший сын, Костя (ему было 10 лет), выбежал и так небрежно крикнул: «Батя, к тебе Береговой пришел». Уходя, Жора говорит: «Андрей у тебя молодец, а вот маленького воспитывать надо!» Так что слава давала о себе знать.

Защита диссертации проходила в военном институте физкультуры в Ленинграде. Зал был набит битком. Доклад прошел нормально. А затем вопросы, десятки вопросов — и клянусь: ответы блестящие! Совет пытался вынести решение присвоить звание доктора наук, тогда было право тут же перезащитить. Георгий Тимофеевич отказался: «Мне надо еще поработать!» Выходили его монографии, одна в соавторстве со мной, Заваловой, Ломовым — «Инженерно-психологические исследования в авиации и космонавтике». Никогда бы она не вышла! Цензура считала, что много инакомыслия, Георгий Тимофеевич утверждал: без правды космические полеты будут небезопасны. Вместе с профессором Г. Шибановым они выпустили прекрасную книжку «Безопасность в космическом полете».

В 80-е годы инженер И.А. Бережной (Самара) придумал удивительную идею: лазерную систему посадки. Три луча в небе пространственно рисовали в небе курсоглиссадную траекторию посадки. Освоение полетов ночью по приборам по инструментальной системе слепой посадки требует не менее 15–20 полетов с полностью включенной осветительной системой подходов к взлетно-посадочной полосе. Во время дождя, снегопадов заход резко усложняется и нередко связан с иллюзией высоты выравнивания. Лазерная система посадки, напротив, позволяла без напряжения садиться *на неосвещенный аэродром в дождь, снегопад, ночью*. Незаменимое средство для военных целей. Само оборудование можно было перевезти на грузовике. Но был недостаток — лучей не видно было днем и в облаках. Из-за этого не взяли на вооружение. Очень жаль, ибо в этой системе, помимо точности фантастической (за 18 км отклонение от центра полосы на 10–15 см — лучи меняли конфигурацию), было заложено главное — материализована умственная деятельность (образ полета), т.е. та картина, которую летчик представляет после снятия приборной информации. В данном случае вживую был представлен образ полета в небе. Решалась кардинальная проблема

безопасности полета: пространственная ориентировка, из-за чего довольно часто гибнут летчики.

И вновь я за помощью обратился к Георгию Тимофеевичу, предлагая ему применить эту систему для посадки «Бурана» с человеком на борту. Он принял решение слетать и посмотреть, что это такое. Мы летели вдвоем на Як-40. Командиром был чемпион мира по самолетному спорту И. Егоров. Войдя в кабину пилота, я попросил его пригласить в кресло второго пилота Берегового, что он и сделал. Жора посмотрел на меня грозно: «Твоя работа?!» Но в кресло сел. Мне надо было, чтобы он привык к этому самолету, ибо ночью ему придется сидеть в этом кресле и заходить на посадку по лазерной системе. Встречали его пышно и в полет сели в салон главный конструктор, секретарь райкома партии, журналистка от газеты «Правда» Н. Орешина. Начали полет. Я был в кабине. Летали с проходом над ВПП, наступило время посадки. Егоров снял руки со штурвала и сказал: «Вы можете сами сесть». Я напрягся, притронулся к его затылку, он буркнул: «Что, пот ищешь? Беру штурвал». Самостоятельно сел. Отлично. Радость, шум, беседы. В четыре утра легли спать. Под утро проснулся под чьим-то взглядом. Открыл глаза — у ног сидит Береговой. Вздрогнул и тревожно спросил: «Что случилось?» Он глянул на меня вопросительно и выдохнул: «Ты скажи, ты видел, что я сам сел? 18 лет не летал!» Ах, сколько же на его лице было счастья.

Мы с ним и Бережным ездили к Генеральному конструктору планера «Буран» Лозино-Лозинскому. Один миллион рублей было выделено. Но не суждено было сбыться мечте. Вскоре Бережного у здания Министерства авиационной промышленности взорвали в автомобиле. Он погиб на месте.

Летели с Береговым в Балтийск, к морякам. У него была мечта: на базе ЦПК сделать единый Учебно-тренировочный комплекс для всех летающих. Рой идей его об улучшении космических кораблей, принципов подготовки космонавтов, разработки новых идей для решения спецзадач и многое другое часто не находило поддержки. Он хотел видеть более работающий космос и с меньшей политической подоплекой. Он был руководителем научной работы по «Бурану», а мы с А. Леоновым ответственными исполнителями. Мы разделяли идеи активности человека в системе управления, создания новых принципов ручного управления, совместного с автоматом, и мн. др. Георгий Тимофеевич обладал выраженной научной интуицией, он был человеком масштабного мышления.

Вся его жизнь на летных испытаниях и во время руководства НИИЦ в Звездном городке проходила в борьбе, в преодолении косности, трусости, иногда даже сильных мира сего. Более 15 лет руководил ЦПК, а наградили одним парадным орденом. Он ему был не нужен, у него боевых орденов было до пояса. И все же, и все же...

Бодрости духа никогда не терял, терял здоровье.

В юбилейные дни великой Победы прошел по Красной площади, уже будучи серьезно болен. Ему Е. Чазов предложил операцию на сердце, он дал добро. Накануне операции пришел к нему. Он лежал в скромной палате и рисовал свое сердце с коронарными сосудами. Объяснял мне технологию операции. Был спокоен, шутил, подначивал. Я пытался отговорить его от операции. Потрясающий ответ: «Володя, я до гаража дойти не могу, задыхаюсь. Эта жизнь не для меня. Пусть режут, а там видно будет. Разговор на эту тему заканчиваем». Мы погуляли, и я уехал в командировку.

Когда вернулся домой, буквально через 10 минут в телефонной трубке услышал взволнованный голос Лидии Матвеевны: «Володя, что-то Жору долго держат после операции, не пускают к нему!» Сердце мое дрогнуло. Я стал догадываться. Позвонил О. Атькову, он сказал: «Инсульт, шансов на выход из него практически нет». Я позвонил Лидии Матвеевне, сказал правду. Для меня это была тяжелая потеря, он же был для меня не только старшим товарищем, другом, но и мощной, бескомпромиссной, надежной крышей над головой. Не я его прикрывал в паре, а он меня, нежно и бескорыстно, как подобает человеку неба.

...Перечитываю его книги, смотрю фотографии, и после его ухода меня поддерживают обращенные ко мне слова: «Многоуважаемому Владимиру Александровичу Пономаренко. Идейному вдохновителю и замечательному человеку, с любовью», «Владимиру Пономаренко, с которым легко и просто», «Владимиру Пономаренко с благодарностью и признательностью».

Горжусь его дружбой, ценю его отношение и стараюсь не подводить, стремлюсь оправдать его веру в меня. Вспоминаю: стоим мы в Кимрах, возле памятника Ленину, кругом начальство, милиция, беседуют на поверхностные темы. Две старушки стараются пройти, милиция не пускает — не видите, решаются государственные вопросы. Георгий Тимофеевич заметил старушек, подозвал их. Спросил, что их беспокоит. Они смутились, мнутя, а потом одна говорит: «Дорогой Георгий Тимофеевич, скажите, пожалуйста, видели Вы Бога там, где летали?» Все напряглись. Он улыбнулся и отвечает: «Внимательно смотрел в иллюминатор, но, честно скажу — не видел». Потом обнял этих бабушек, произнес: «Но это не значит, что Его нет!».

Он прав, его-то Бог хранил, а потом, видно, соскучился по нему. Ибо это был Божий человек, который в своих творениях, отношениях к ближнему, к Родине нес правду, справедливость и добро, сохраняя нравственность в нашем, далеко не святом Отечестве.

Жора, посеянное тобой дает всходы, память о тебе добрая и почитаемая, достойная мужа России.

«Для полета на Марс надо решить принципиальные вопросы: зачем мы туда собираемся лететь, готовы ли мы к такому полету; созрели ли мы для понимания необходимости человеческого присутствия там?»

(Космонавт Ю. Усачев)

Негаснущая звезда Ф.Д. Горбова

Когда перед полетом в космос ранним утром 12 апреля 1961 г. Юрий Гагарин проснулся, он встретился взглядом с добрыми, мудрыми глазами врача-психолога Д. Горбова. Это был первый психолог у первого космонавта. Горбов знал, что с небес Гагарин возвратится с другим вторым Я.

* * *

Мыслящая, пульсирующая талантами личность, человек неординарный, импульсивный, способный совершать непрогнозируемые поступки, доброжелательный, способный открывать таланты у смертных — таков сложившийся в моем сознании и душе образ Федора Дмитриевича Горбова. Авиационно-космическая медицина богата своими знаменитыми психологами: С. Геллерштейн, С. Рубинштейн, К. Платонов, Б. Алякринский В. Попов, Н. Завалова, Г. Зараковский, Л. Гримак и др. Но Горбов был не столько звонко знаменит, сколько всеми почитаем за глубокий профессионализм. Он был ярко приметен ввиду своей личностной свободы, свободы внутреннего «Я» и полета мысли. С моей точки зрения, секрет человеческих и научных талантов Ф.Горбова был в его ценностном отношении к опыту жизни, особенно в формате ее сермяжной правды, в его умственной наблюдательности и пристрастии не к «что?», а к «почему?» Он глубоко сопереживал другому, в том числе и больному, страждущему, обреченному. Интегрируя свое и чужое, получал глубинные сходства и различия в области искомой душевной энергетики индивидуальности. И, только лишь сформировав образ профессиональной задачи познания внутреннего мира исследуемого человека, приступал к созданию психолого-медицинских моделей, с помощью которых раскрывал тот уровень закономерностей, который всех потрясал глубиной и научным предвидением. Федор Дмитриевич потрясал нестандартностью подходов к решению, казалось бы, стандартных проблем.

Он прошел путь человека на войне в авиации (1941–1945). Как врач, как психоневролог, как врожденный психолог столкнулся с жизнью в общем-то здоровых людей, в которой психология играла ведущую роль. Но это надо было суметь увидеть. Дуэльную боевую деятельность летчиков отягощали переутомления, фобии, астенизация, неврозы, посттравматический боевой стресс, психастении. Это все было на поверхности, как грибы в лесу. Но было другое: откуда исходят такие силы, как психическая выносливость, как наращивание умственных летных способностей, как неистощимый юмор, как приращение индивидуальной многомерности. Федор Дмитриевич с войны привез не только мудрую печаль о перемолке людей и падении цены жизни, о жестокости и бессмыслице многих сторон Бытия в условиях презрения к предназначению человека. Он сохранил свою душу, полную добра и сострадания.

Внешний вид Ф. Горбова: его умное, тепло-печальное лицо с лукавинкой, умудренная жизнью сутулость, спокойный голос, предметно-образная речь, энергетический юмор, неоконченные предложения, внезапный уход в себя, внутренняя закрытость — несли в себе глубокие осмысленные переживания далеко не праздной жизни. Он не принимал «элитного» окружения, демонстрирующего не так уж мало солдафонских глупостей, амбиций от ожирения, пустословных притязаний. Совесть питала его талант **видеть**.

Первые его работы в качестве психоневролога и начальника лаборатории в Центральном авиационном госпитале (1946–1958), кроме лечебных дел, касались содержания внутреннего «Я» летчика, его подсознательной сферы, взаимодействия организма и личности с неземной средой обитания. Этиология неврозов, измененных состояний сознания, причины внутриличностных конфликтов рассматривались в органичном контексте с внешней средой. Внешняя среда: гравитация, пространство, время, поток и порядок следования первосигнальных и второсигнальных раздражителей в процессе полетов, темповые характеристики, их следования, дефицит времени — вот, что открыл Горбов во внутренних концептуальных моделях психического отражения летчика, в абсолютно новом пространстве и времени, в неземной среде обитания. Создать новую теорию замыкательных функций в нервной системе, в функциональных системах через внешнюю среду, придав ей регуляторную функцию, для того времени (1946–1958) было совсем не просто. Он теоретически осмыслял суть ошибок и затруднений летчика в полете, их катастрофическую фатальность. Гений Горбова позволил создать клиническую нейропсихологию через раскрытие новых, доселе неизвестных явлений. Кратко перечислю их.

1. Пароксизмы в деятельности летчика как объективный фактор раздвоения личности, изменений сознания в процессе летного труда.

Он создал экспериментальную установку и объективно установил пороги информационных потоков, их значимость, разрушающие отражательные функции психики. Установил преморбидные признаки нарушений психических функций и процессов. Создал классификацию синдромальных феноменов пароксизмов деятельности. Ввел в систему врачебно-летной экспертизы объективные показатели снижения надежности в условиях непрерывной деятельности. Обосновал методы психофизиологической тренировки, введя свои оригинальные психологические бланковые и аппаратные методики.

Здесь, позволю себе заметить, Ф. Горбов трудился во времена, когда господствовала атмосфера павловской сессии. Психология как наука, по крайней мере, в военных медицинских учреждениях была не в цене. Вольнодумство за рамками условно-рефлекторной деятельности, принципа невризма не поощрялось. Именно Горбов, психологически исследуя внешнюю среду и ее преодоление во внутреннем «Я» летчика, существенно продвинул авиакосмическую медицину. В чем именно?

2. Он разгадал, что в полете чувства, наряду с интеллектом, формируют личностный смысл отраженного пространства и времени, регулируют процесс предвидения опасности, пополняют процесс принятия решения через трансформацию физического сигнала (вибрация, гравитация, звук, свет, угловые и линейные ускорения) в понятийный посыл, расширяющий общее ориентирование в опасной полетной ситуации. В последующем эти данные легли в основу требований к информационному обеспечению при разработке приборного оборудования самолета и использовались при расследовании причин ошибочных действий пилота. В летной практике и конструировании систем отображения информации с психологической опорой на качество информации, на значимость сигнала в определенном виде эти идеи опережали работы Винера.

3. Психолог Ф.Д. Горбов, исследуя функциональные нарушения физиологических систем и органов, выявил принципиально новую идеологию причин функциональных нарушений, а именно информационную. Информационные потоки, принимаемые анализаторами в случае невыраженных летных способностей, приводили к срыву психических регулирующих психофизиологических резервов *при сохраненном соматическом здоровье*. В последующем развивались психоневрологические синдромы и внутриличностные конфликты в виде психологических установок своей неполноценности. Так была создана научная основа для введения понятия, «профессионально обусловленные болезни», оно наполнено новым содержанием «аэроневроз», «излет». Клиническая психология Горбова впервые подошла к понятиям профессионального здоровья, психофизиологических резервов, восстановительной медицины, психодиагностики

способностей в интересах создания оздоровительной системы для здоровых людей.

4. В эти же годы Федор Дмитриевич открывает новый пласт исследований в области пространственной ориентации, развивая идеи о кинестезическом анализаторе *пространства*, чувстве самолета, чувстве полета, т.е. того, что и составляет основы летанья. Эти результаты легли в основу разработки порогов восприятия ускорений, давления, мышечного чувства в интересах нормирования усилий на органах управления самолетом при воздействии пилотажных перегрузок. Причем главным здесь было создание эргономических условий, предупреждающих целую серию обманов чувств. Это был существенный вклад в безопасность полетов. Подчеркну: он ведь был в должности клинического психоневролога, т.е. лечащего врача. Талант есть талант, но была еще ответственность за свой талант, и он дарил его жителям Неба. Когда начала развиваться инженерная психология и возникли проблемы надежности системы «летчик–самолет–среда», Федор Дмитриевич не обошел вниманием и эту проблему. Он выполняет совместно с Л.Д. Чайновой работу по проблемам помехоустойчивости оператора в системах управления.

Прежде всего, помехоустойчивость рассматривается в контексте альтернативного выбора, тонких дифференцировок, работоспособности в условиях помех, близких к полезному сигналу. Федор Дмитриевич на большой выборке летчиков с разными индивидуально-психологическими свойствами нервной системы провел блестящий эксперимент. Создал модель, близкую по своей психологической сути управляемому потоку информации, с подачей помех голосом, изменение принципов технологии работы (с цифровыми таблицами). Он экспериментально получил состояния неясности в восприятии окружающего мира, которое назвал «потеря нити мыслей». В последующем это было объединено одним понятием «трудные состояния». Все они были объективизированы и классифицированы с помощью ЭЭГ, движения глазных яблок, мигательных движений. Для практики были установлены условия, провоцирующие трудные состояния, например, непрерывная работа по тонкой дифференцировке. Отормаживание помехи вызывало высокий уровень нервного напряжения, приводящего к явлениям адаптационно-вегетативного срыва.

Но главное, что открыл Ф. Горбов, — работа в условиях помех, в частности, при воздействии близких к основному сигналов приводит к нарушению *предвидения*. В летном труде предвидение, антиципация, экстраполяция — основные профессионально важные качества. Эта работа создала огромную матрицу внедрений в нормирование потока информации, в структуру радиообмена, в организацию полета строем, в расследование причин летных

происшествий. И, безусловно, в разработку методов врачебно-лётной экспертизы при определении выраженности лётных способностей и психоневрологической устойчивости к помехам. И все это — инициативная, сверхурочная работа мыслящего, постоянно думающего, ищущего для того времени практического врача-психолога. Все завершилось блестящей докторской диссертацией по проблеме «Пароксизмы при непрерывной деятельности». Им были вскрыты причины гибели лётчиков из-за последствий черепно-мозговых травм, скрытой эпилепсии, неврозов. Создана система диагностики и экспертных решений, используемых в практике врачебно-лётной экспертизы.

В стране наступала космическая эра. Впервые в истории авиационной медицине, мало чтимой в академической среде, да и в Минздраве, была поручена государственная задача в высшей степени политической ответственности. Речь идет об отборе, подготовке в космонавты, о психологическом обеспечении психической деятельности в большом отдалении от Земли. Но, кроме научного интереса, был очень важный момент: кто подпишет, условно говоря, полетный лист и даст гарантию, что определенный человек не сойдет с ума, не потеряет рассудок в оценке того, кто он и что делает в космосе?

Сегодня это смешно, а тогда в 1959 г. было не до смеха. Не соматическое здоровье выходило на первый план, так как условия среды обитания в космическом корабле были созданы по всем авиационным стандартам. Психика стала главной заботой. Федор Дмитриевич понимал, что в стенах госпиталя ее решать трудно, он переходит в 7-й Государственный научно-исследовательский испытательный институт авиационной и космической медицины. Возглавляет лабораторию космической психологии (1960–1964).

Космическая психология — воистину детище Ф. Горбова. Им была впервые в истории наук о человеке создана программа познания человеческой психики во взаимосвязях с факторами космического полета, с факторами, с которыми человек в земной жизни не встречался. В ее основе лежали теории внутреннего тонкого мира человека во взаимодействии с неземным пространством и временем, с принципиально другой гравитационной средой, со средой, где нет точки опоры, где Земля далеко-далеко внизу... Сенсорная депривация, потеря «верха–низа», нарушение сна, фобии, иллюзии, обманы чувств, нарушение схемы тела («летающие руки»), изолированность и мн. др. Это есть рейтинг угроз психическому здоровью. Таким образом, возникла задача познать спектр психических состояний, виды трудных состояний измененного сознания. Познать особенности предметного окружения новых сигналов, провоцирующих фрустрационные состояния, клаустрофобии. И многое, многое другое,

что ранее не исследовалось. Очень важно отметить, что Ф. Горбов выдвинул свою установку в процессе психологической подготовки космонавтов: а) психологическая подготовка — это не только знание о себе, о возможных атипичных реакциях, но и формирование иррационального мышления, инсайтов, трансцендентных ассоциаций, выход за пределы знаний, над-ситуативное мышление, особого рода резервов, освобожденных архетипами сознания.

Федор Дмитриевич развил теории роли подсознательного, «Я–второе Я», памяти как матрицы резервов психики для восстановления ориентации во времени и пространстве. Создал теорию постурально-тонических эффектов и их влияния не только на переживания безопорного пространства, но и на персональное пространство в условиях искаженного сенсорного поля. Все это требовало научного наполнения психологическим содержанием программы деятельности, описания операционально-интеллектуального, душевно-духовного состава действий.

Исследование сознания при социальной и публичной изоляции, в условиях психической напряженности, познание угроз групповой деятельности: межличностных и внутриличностных конфликтов.

Высокий методологический профессионализм Ф. Горбова, человеческое, духовное чутье на необходимых ему научных сотрудников в области нейропсихологии, психологии личности, психоневрологии, общей психологии, психологической физиологии позволило ему сформировать высокопрофессиональный коллектив (В. Мясников, М. Новиков, Б. Егоров, В. Лебедева, Г. Изосимов и др.). Идеология построения исследований преследовала дальнюю цель — сформировать субъекта, познающего сущее в космическом полете, создать психологические условия для развивающего креативного мышления, самодостаточности и в процессе профподготовки, вывести космонавта из стереотипного круга эксплуатанта космического корабля. Решение такого уровня задач всей прекрасно организованной медико-биологической системы обеспечения здоровья, работоспособности, выживания (в которую входили В. Яздовский, О. Газенко, Н. Гуровский, А. Генин, И. Бряннов, Е. Юганов, Е. Шепелев, А. Котовская, Л. Головкин, Е. Карпов и др.) были не под силу. Несмотря на их исключительную образованность, инновационные биофизические, физиологические, экологические, медико-гигиенические разработки. Эта плеяда ученых в невероятно сжатые сроки силами своих сотрудников решила проблему жизнедеятельности человека в космическом полете. Они совершили научный подвиг. А что же Ф. Горбов? А он выпадающая точка в системе. У него в руках нет института, нет благоволения начальства, нет в окружении людей, понимающих, что человек — посланец Земли, что он должен оттуда привезти новое

понимание образа Земли, как впоследствии скажет космонавт В.В. Лебедев.

Ф.Д. Горбов в своей неистовости развить креативные возможности небожителя с небольшой группой ученых проводит исследования динамики, структуры, функций психического, их глубоких трансформаций в сурдокамерах, барокамерах, на центрифуге, в бассейнах невесомости, в условиях сенсорной депривации, моделирует будущую профессиограмму действия, вводя элементы информационного стресса, личностно-социальных конфликтов в групповой деятельности, исследует периоды сна в условиях замкнутых пространств, воспроизводит экспериментальные условия для исследований памяти, переживаний, образных виртуальных видений, отсутствующих реалий в предметном мире. Его группа впервые наполняет содержанием такие понятия, как «сенсорный голод», «сенсорная депривация», ибо эти явления создают парадокс недогруженности сознания. Появились новые научные факты: недогрузка сознания от чувственной сферы резко снизила уровень продуктивного мышления. А это — потенциальный признак ненадежности в профессиональной деятельности. Отвлечусь. Прошло 40 лет. Сегодня в зарубежной авиации управление самолетом осуществляется не с помощью чувственной (анализаторной) сферы, а с помощью компьютеров. Фактически экипаж работает с виртуальной действительностью, чувственно оторван от управления, т.е. вне ощущения самолета. В 2006 г. в России на этих самолетах случилось три катастрофы при сбоях в компьютерах, когда вне чувственной сферы, вне сенсорной подачи информации процесс принятия решения затягивался. Главная составляющая мышления — *предвидение* — была обезглавлена.

А мыслящий профессионал в области законов психического и их синергии с внешней средой, с образами предвидимого будущего, с построением живого пространства и регулирующего ход событий времени Федор Горбов предупреждал о тяжких последствиях отехниченного человека в человеко-машинных системах, где искусственный бесчувственный интеллект правит бал. В этом предвидении не было величия ученого, была глубокая работа в области мозга и психики в ее надмозговой ипостаси. Это считалось мистикой, а Горбов открывал и открывал новые формы раздвоенного сознания с потерей контроля над «вторым Я» в нормальной и аварийной деятельности здорового человека. Он продолжал исследования условий, когда развивается феном деперсонализации: иллюзии, утраты схемы тела, распад приспособительных и интеллектуальных форм психического отражения, прекрасные исследования по невесомости, где исчезает чувство низа, т.е. опоры. Это очень сильное стрессовое воздействие. Его идеи об участии постуральных рефлексов в формировании опоры доказательно показали, что даже в условиях отсут-

ствия опоры «длящаяся застрявшая мышечная напряженность в надплечье и есть тот опорный мышечный аппарат, который “укажет направление к земле”. Это были первые ростки построения спасительного внутри самого человека. Дело в том, что пространственные иллюзии, связанные с потерей опоры могли у некоторых космонавтов вызывать психические состояния «падения неба», разрушения мира, полного синдромального состояния деперсонализации. Недаром возникли вопросы «А не сойдет ли с ума?» Разрешали эту проблему научные исследования по выработке противодействий, в основе которых лежали идеи Горбова о единой функциональной цепи в ее связи с внешними каналами. То же относилось и к гипоксии, провоцирующей через внешний вход разрушение общей ориентации по причине «отключения одного из Я».

Характерно, что все исследуемые психические состояния, могущие нарушить взаимодействие «Я — второе Я», Ф.Д. Горбов с сотрудниками всю глубину патогенетических механизмов трудных психических состояний раскрывали, «исходя из морфологических, электрофизиологических и клинических показателей в связи с проблемой лимбического мозга». Безусловно, его фундаментальные работы в области «Я — второе Я», аффектов, трудных состояний помехоустойчивости, воспроизведения в памяти пережитого, синдромов распада личности в ориентации пространства, конфликтологии группы и мн. др. в дальнейшем определили всю полисистемную практическую инфраструктуру мер, воплощенную в особом рода психоотборе, психологической подготовке, построении технических средств психофизической подготовки, поставленных на космические корабли, систему психологической поддержки. В этих работах участвовали многие специалисты-психологи в области космической медицины (В. Мясников, М. Новиков, В. Лебедева, Б. Егоров, Л. Китаев-Смык, Г. Береговой, П. Симонов, О. Кузнецов, В. Севастьянов, И. Замалетдинов, О. Козоренко, И. Пономарева, С. Богдашевский, О. Жданов, Л. Хачатурьянц, В. Степанцов, И. Соловьева, В. Лебедев, А. Леонов, В. Сальницкий, С. Степанова, И. Касьян и др.).

Космические психологи во главе с профессором Ф.Д. Горбовым, хотя и совместно со специалистами других наук, но самостоятельно, созидательно, инновационно синтезировали огромный исторический опыт общепсихологических, клинико-психологических, нейрофизиологических экспериментальных социально-ориентированных результатов исследований, в частности, И. Сеченова, А. Ухтомского, В. Гиляровского, Л. Кронфельда, С. Корсакова, Б. Теплова, В. Небылицына, С. Рубинштейна, А. Леонтьева, Б. Ананьева, В. Мясищева, Б. Ломова, В. Зинченко, В. Медведева, С. Давыденкова, А. Миракяна, В. Зухаря, Л. Гримака, В. Звоникова и др.

В психологии было создано научное направление, освящающее путь человека в другие миры, в другие цивилизации, путь к трансцендентному обмену духовной информацией.

Д.Ф. Горбов был и остается провидцем, заглянувшим благодаря своему чутью в те глубины психики, которые еще не поддаются инструментальным исследованиям. Приведу несколько провидческих откровений Д. Горбова, получивших подтверждение уже после его ухода в мир иной (1977).

«...есть основания выделить и локализовать во времени и пространстве то материальное, что определяет психику, при этом необходимо признать самостоятельное значение тех связей, которые приходят через внешнюю среду.

...канал, по которому происходит регуляция (курсив мой.— *В.П.*), не только не должен находиться внутри мозга, но обычно там и не находится.

...Отношение “Я — второе Я”, двойственность раздвоения сознания замыкается через внешнюю среду» (Горбов, 2000, с. 211–212).

Последние наши с Н.Д. Заваловой исследования человека в аварийных летных условиях, порой безысходного характера (гибель) подтвердили мысли нашего психологического гуру о наличии третьего тонкого канала, который человеку помогал «выходить из себя» и опираться на другое пространство и время, получая неземные импульсы для выхода из безысходного положения (Пономаренко, 2006).

Время и пространство выступало связующей нитью между Я и вторым Я, регулируя поступки и сенсомоторные акты.

Заклячая свои штрихи к портрету уважаемого, почитаемого человека, познающего, познавшего, предвидевшего многое, хочу в доказательство правоты его мировоззренческого видения привести некоторые выдержки из книги космонавта. Эти выдержки, на мой взгляд, демонстрируют вечный след, вечный огонь души и ума Ф. Горбова, мечтавшего «психологически сконструировать» космонавта будущего. Космонавта, который способен достойно принести знания в Небо и привезти оттуда то, чего нам не хватает — ответ на вопрос: кто мы? Привожу выдержки из записок Горбова:

«...при выходе в открытый космос мне надо было снять крышку с объектива телевизионной камеры и закрепить на корпусе телекамеры. Я боялся, чтобы она не слетела, но так и не

закрепил ее, я начал работать. Через 2,5 часа, когда убирал телевизионную камеру, заметил, что крышка, как оставил я ее, так и осталась висеть, как вкопанная. Это удивило и не соответствовало внутреннему восприятию ситуации. Я ведь подсознательно связывал скорость (она была 8 км/с) с земным понятием движения, относительно земли. Но здесь же движение в вакууме, потока воздуха нет, но сознание того, что при скорости должно было сорвать крышку не оставляло меня в покое. Этот стереотип памяти можно сравнить с остановившейся лестницей в метро. Там ведь тоже срабатывает внутреннее сознание, и мы неосознанно делаем упреждающее ускорение по ходу лестницы».

«... после первого полета девять лет пришлось идти ко второму. Я потерял чувство космоса... Эти переживания не прошли даром. Они заставили глубже задуматься о своей профессии, о своих возможностях. Компенсировать несовершенство техники, возможности автоматики в случае отказа — это ли наша главная задача? Реализовать себя, творческие способности, заложенные в человеке — в этом и есть смысл пилотируемого полета».

«...Осваивая космос, человек опережает свое сознание, поэтому нельзя, чтобы в космос уходили те, кто не живет интересами Земли. Сегодня там врагов нет, враг в нас самих, и нельзя допустить, чтобы он рассеялся в космосе...» (Лебедев, 1994, с. 179, 211, 315).

«...Выполнением только профессиональных обязанностей марсианский полет не вытянуть. Интерес к исследованиям, творческая реализация по собственной программе — вот в чем залог психологической устойчивости каждого члена экипажа».

«...на Луну, Марс будем летать не ради колонизации пространств солнечной системы, а с целью познания, чтобы издалека лучше понять перспективы в научном, жизненном устройстве мира. Станция должна соответствовать статусу научной космической лаборатории, необходимо возродить дух подвижничества в науке, технике, необходимо опереться на достойные цели и ценности, которые станут основой страны созидания».

«... в полетах на удалении в миллионы километров постоянно направлять действия экипажа с Земли возможности может и

не быть. Экипажу придется полагаться только на свои умственные, психологические и профессиональные силы. Для этого должна быть обеспечена свобода действий экипажа с такой степенью доверия, когда Земля решения, принятые на борту воспринимает как свои, не отделяя от себя их ошибки, рассматривает как общие. Иначе все время на экипаж будет давить груз возможных обвинений в том, что принятое решение недостаточно квалифицированно» (Лебедев, 2006).

Вот та личность в космосе, о которой мечтал Федор Горбов. Его душа и дух живут в этих людях. Не знаю, первое или второе Я Горбова летает во Вселенной, но оно приобрело новое качество — информационной программы о Земле.

Федор Дмитриевич за проявленное мужество в Великой Отечественной войне награжден боевыми наградами: двумя орденами Красной Звезды, медалью «За боевые заслуги», «За оборону Сталинграда»; за разработку научных программ и внедрение их в практику обеспечения космических полетов награжден третьим орденом Красной Звезды. Была у него еще замечательная, судьбоносная, негаснущая звезда — звезда Горбова. Именно она есть подтверждение нашей трансцендентности.

«Мы слушаем не ухом, а ртом».

(П. Флоренский)

Пронзительное Слово о великом Субъекте планеты Психология

Прежде чем прочесть, изучить труды академика А.Н. Леонтьева, я его впервые в сентябре 1962 г. **услышал** во время лекции для студентов-психологов МГУ.

Прослушав несколько лекций Лурии, Зейгарник, Гальперина, я был в восторге от манеры и содержания изложенного материала. Как человеку, имеющему медицинское образование, мне было понятно, о чем идет речь, зачем и кому это надо. И в определенный благословенный день я попал на лекции А.Н. Леонтьева. Не могу не вспомнить свое первое впечатление. Студенты сидели как замороженные, праведно внимали, часть из них усердно что-то записывала. Я же, сидя за изношенным столом,

впал в состояние омерзительной растерянности. Дело в том, что я не понимал, почему **студенты** могут записывать, а я не «врубаюсь» **в смысл** так энергично, так артистично, так убежденно произносимых малопонятных мне терминов и понятий. Мои чувства разламывались на некие антиномии: отторжения плохо понимаемой речи и восхищенного принятия облика говорящего, хотя и размышляющего, как бы с самим собой, создающего умственную силу нового живого знания.

Примерно с третьей лекции стал не только понимать семантику фраз и предложений, но и гораздо глубже — сущее в Слове. Не знаю, будет ли это интересно читателю, но все же рискну описать совершенно необычный для меня психологический феномен восприятия речи Алексея Николаевича. Это особенно проявилось на лекции, касающейся структуры и психологического предназначения мотивов в системе целеполагания деятельности.

Мне это было близко, так как я занимался исследованием профессиональной деятельности летчиков, у которых мотив летанья был представлен жизненным смыслом. Его речь долетала не до слуха, а впитывались душой как продуктивная идея в орнаменте нового знания: о системе психической регуляции, отличной от условно-рефлекторной, применительно не только к действиям (навыкам), но и к **ЦЕЛИ**, манифестированной в **ОБРАЗЕ БУДУЩЕГО**. Сейчас это обыденность, а тогда... в 1962 г. у аэродромного доктора это пробуждало интуитивное предчувствие существования особой ткани сознания, где виртуальное переплавляется в реально постигаемый мир, где происходит процесс преобразования идеального в рукотворный результат! Теперь и я не столбенел, а слушал очарованные звуки, которые вначале как бы появлялись издалека, летали отдельными стайками, сливаясь с пластичными и выразительными движениями рук. Добро-хитрая улыбка с открытой лукавинкой сопровождала процесс внедрения знаний легко, без дополнительной обработки в пространстве моего личностного смысла.

Речь, построение мысли, образов, методы доказательства тех или иных постулатов в его лекциях были необычайны. Вначале появлялся жест, затем шепот, потом просто звуки, осмысленные выражением умного лица, и, когда оформлялись слова, это уже был образ, а затем образ облегчал словесное оформление мысли как идеи, порождающей факты и доказательства следовавшего утверждения. Утверждения обставлялись фактами в их связности с мыслью, а само слово становилось наукой. Вживую ощущал, как язык становился средством, рождающейся мысли. Как ни удивительно, но А.Н. Леонтьев говорил для студентов и **одновременно** вел диалог с собой. Сейчас, на склоне лет я глубже осознаю этот феномен, видимо, речь его была не просто мышлением, а беседой души с тобою.

Умственная деятельность посредством слова трансформировалась в духовное воздействие на слушателей. Подтверждение этому я вижу в изменении тембра голоса, длине пауз, переходе на полупрошептанную речь. Кстати, Павел Флоренский отмечал: «Итак, язык может принадлежать только существу, одаренному самосознанием и свободой, и происходит в нем из глубины его индивидуальности, для него самого неисследуемой и из деятельности дарованных ему сил» (Флоренский, 1999).

И еще точнее: «Язык есть беспрестанное повторение действия духа на членораздельный звук» (Гумбольдт).

В речи Алексея Николаевича, как я понимаю сейчас, проявлялись признаки незаурядной развитости умственных способностей, позволяющие ему, опираясь на единичное, получать обобщающие факты, подтверждающие его идеи, выходящие за рамки целевого лекционного курса. Я удивился ему, и сознание мое отяжелело от внимания. Какой я сделал для себя вывод из сказанного: психолог Леонтьев был одарен благодатью психофизического дара не в слове создавать мысль, ибо слов всегда больше, чем мыслей, а мысли передавать через звуки, тоны, камертоны, порождающие образы, как модели той реальности, о которой шла речь. Ведь неспроста язык называли деятельностью духа: «дух человеческий мы знаем только из его деятельности и можем представлять себе только в виде деятельности» (Гумбольдт). Видимо, еще один феномен той поразительной облегченности применения его теорий состоял в самой что ни на есть сермяжной практике. Позволю себе высказанное в виде эфира чувств положить на ноты доказательств с помощью практического труда инженерного психолога. Должен заметить, что для меня это с этической точки зрения не простая задача. Я «вышел из шинели» профессора Б.Ф. Ломова, признанного в СССР л и д е р а в области инженерной психологии еще в середине 60-х годов. В 1960-е годы вышла замечательная статья А.Н. Леонтьева и Б.Ф. Ломова о новом научном направлении в общей психологии — инженерной психологии. Статья двух авторов, а стили мышления разные. А.Н. Леонтьев, заботливо опережая и предвидя возможные последствия внедрения инженеров-практиков в психологическую «кухню», предупреждал о появлении редукционизма, о необходимости усиления теоретических ориентиров, «без которых конкретные исследования неизбежно остаются близорукими».

Б.Ф. Ломов акцентировал внимание на междисциплинарности инженерной психологии, в недрах которой формируется своя, раскрывающая особо обнаженную роль психического в предметной деятельности, осуществляющая регулирующую роль в формировании концептуальных образов при переработке информации и принятии решения. Именно информационное общение в человеко-машинных системах и составляет ядро инже-

нерной психологии. Кстати, блестящим экспериментальным доказательством методологической правоты А.Н. Леонтьева, Б.Ф. Ломова стали в 1960–1970 гг. труды В.П. Зинченко и его научной школы.

Особо хочу остановиться на продуктивной роли содержательного труда А.Н. Леонтьева «Деятельность. Сознание. Личность» (1975). На эту книгу сейчас редко ссылаются, видимо, чужаются ее марксистско-ленинского аккомпанемента. Хотя в этой книге марксизм, образно говоря, был представлен в виде хотя и фундаментального, но багета. А сама картина — это портрет Ученого А. Леонтьева с его личностными принципами теоретика, методолога высшей категории, предвидевшего последствия американистического прагматизма в психологии труда, в психологической педагогике, общей психологии. Я не ставлю цель анализировать данный труд, лишь приведу одну из ведущих идей, оказавших не только влияние на нас, практиков, но и защитивших от остракизма рыцарей бихевиоризма.

«...психологический анализ деятельности состоит ... не в выделении из нее внутренних психических элементов для дальнейшего обособленного их изучения, а в том, чтобы ввести в психологию такие единицы анализа, которые несут в себе психическое отражение в его неотторжимости от порождающих его и им опосредуемых моментов человеческой деятельности».

Чтобы понять, почему данная идея была так продуктивна, следует пояснить, что в те уже далекие 1950–1960-е годы практическая психология была поглощена (редуцирована) физиологией труда, сводя деятельность к набору автоматизированных действий и операций. Регулирующие механизмы психики при построении образа действий или, еще «хуже», образа будущего и роли при этом вектора–мотива–цели успешно заменялись условным рефлексом, стереотипом, автоматизированным навыком. Психическое отражение было рамочное — «слепок и сколок» действительности. Практические психологи не вдавались в дебри философских споров, обвинений в конъюнктурных словоблудиях. Рефлекторная дуга как объясняющий принцип двигательных действий, а повторение (условное подкрепление) вполне успешный метод обучения — практиков удовлетворял. Теории А. Бернштейна, П. Анохина, И. Бериташвили, С. Рубинштейна, А. Леонтьева, Б. Ананьева и даже К. Платонова до «земских» психологов не доводились. Первые ростки потребности в психологических теориях психической регуляции действий и деятельности были обусловлены практикой аварийности, ошибочных действий профессионально подготовленного

летчика, практически неустранимостью дезориентаций в полете, в генезе которой давали себя знать расстройства сознания. В практике двигательных ошибок проявлял себя не с лучшей стороны двигательный стереотип, а затянутасть принятия решения в нестандартной ситуации детерминировалась неразвитостью оперативного мышления, а в летной практике подменной образа полета, образом стрелок на приборах.

Вся теоретическая база, по сути, сводилась к физиологическому параллелизму, бихевиористическому толкованию процессов научения аддитивности операций и действий. И лишь для раскрытия личности моральный облик вмещал все от духа до долга, от ответственности до наказания, от атеизма до суеверия как пережитка языческого по происхождению православия.

Вот это пространство идей определяло подготовку по психологии, по крайней мере, авиационных врачей. Благодаря трудам С.Г. Геллерштейна, К.К. Платонова, Ф.Д. Горбова практические психологи, работающие в области авиакосмической медицины в 1960-е годы, сформировали познавательный интерес к книгам Б. Ананьева, А.Н. Леонтьева, С.Г. Рубинштейна, Б.М. Теплова, Б.Ф. Ломова, В.П. Зинченко, Д.А. Ошанина, В. Небылицына, Е. Климова и др. Но в данном случае речь идет о моем личном восприятии идей А. Леонтьева, усвоение которых позволило мне устоять и приобрести научные знания, касающиеся ограниченности физиологического параллелизма, приведшего к «сведению психологии к физиологии», усвоить и использовать концепцию о том, что «образ восприятия как психическая реальность совсем не то же самое, что мозговые процессы и их констелляции, функцией которых он является».

Эти теоретические послы и книга Б. Ломова «Человек и техника» **в свое время** послужили для меня, в то время аспиранта по практической инженерной психологии, альфой и омегой в построении концептуального взгляда на инженерную психологию как проектировочную дисциплину. Именно проектирование будущей деятельности летчика при взаимодействии с вновь проектируемым летательным аппаратом востребовало знаний и методов раскрытия реальной роли и функций психики в деятельности. Теория деятельности А.Н. Леонтьева стала неотъемлемой, органической интеллектуальной базой: 1) при разработке средств деятельности (приборных панелей, табло, органов и законов управления), распределении функций между автоматом и человеком, разработке психологических требований к средствам аварийной сигнализации всех модальностей; 2) при разработке методов подготовки человека-оператора как субъекта деятельности, так как предмет, средство деятельности и окружающая его среда отражаются в голове летчика с позиции его целей и мотивов; 3) и, наконец, созданные впоследствии в соавторстве с моими

учителями Б.Ф. Ломовым, Н.Д. Заваловой теории активного оператора, образа полета, человеческого фактора, собственной концепции опасной профессии, духовности профессионала, профессионального здоровья в определенной степени омывались методологическим мировоззрением А.Н. Леонтьева. Сегодня многие его методологические наработки, особенно те, которые опирались на продуктивные идеи К. Маркса, забыты, как и таланты Леонтьева, а жаль. Талант, он что красный, что белый — всегда талант, ибо он Божия данность.

Применительно к инженерно-психологическим исследованиям структуры информационного взаимодействия методологической базой стали уровни психического отражения: сенсорно-перцептивный как «навязанный нашему уму извне» (Сеченов), уровень представлений (панорамность), дающих субъекту возможность выходить за пределы наличной ситуации, т.е. обеспечение преобразования сукцессивного перцептивного процесса в симультанный образ, «когнитивные карты», концептуальные модели. И, наконец, третий уровень — это вербально-логическое мышление. Именно понятийное мышление, интеллект летчика выступает как ведущее качество, определяющее профессиональную и человеческую надежность летчика в нестандартной ситуации. В итоге с огромным трудом удалось ограничить реализацию постулата, «написанного кровью»: «наученный до автоматизма — самый надежный летчик». Именно интеллект с разрозненных, отдаленных признаков, предшествующих аварийной ситуации, позволял освобождаться от «рабского» подчинения изначальному «здесь-и-теперь» (Ж. Пиаже), формировать предвидимое опережающее будущее (П. Анохин, Н. Бернштейн), «создавать личностный смысл и пристрастность человеческого сознания» (А. Леонтьев). Все эти составляющие были раскрыты при создании теории образа полета.

Экспериментально разрабатывая методологию исследования образа полета, включающего ощущения неинструментальных сигналов (угловые и радиальные ускорения, вибрации, усилия и пр.), восприятие кодированной приборной информации, опыт визуального восприятия внеземных ориентиров, положения самолета относительно горизонта. Именно при разработке своей практической методологии я ощущал слово А.Н. Леонтьева о пристрастности и **субъективности** как отнесенное к объективной деятельности. Исследование в едином масштабе времени зрительного контроля за параметрами полета, двигательные реакции на их изменения объективно подтвердили роль образа в регуляции сенсомоторных действий. Вместе с тем выделяемые целевые движения, особенно прогностического свойства, убеждали, что образ формируется на базе профессионального опыта. К примеру, чтение показаний приборов в полете психологически представлено миром движения в пространстве и времени.

Именно в использовании опыта наиболее четко проявляется пристрастность субъекта, связанная с его потребностями, мотивами, отношениями, установками. Следуя **теоретическим** представлениям о деятельности, удалось на примере сложнейшего вида летного труда выявить целый ряд новых научных фактов, **рожденных практикой**. Имею в виду факты, демонстрирующие противоречия между сенсорно-перцептивным уровнем и уровнем понятийного мышления, в частности, в случае психического отражения пространственного положения. Напомню, что в полете, т.е. в третьем измерении, вертикаль, формируемая земным притяжением, подменяется вектором ускорения. И для определения верха–низа надо формировать **новый функциональный орган**, осуществляющий отражение пространственного положения. Так была выявлена новая, далеко не решенная проблема психологии: изменение образных отражений пространства в условиях инструментализации приборной информации. Мною были установлены ранее неизвестные взаимосвязи инструментальной и неинструментальной информации в субъективно-объективном пространстве, введено и содержательно раскрыто понятие «информационная среда». Теоретические воззрения А. Леонтьева, Д. Ошанина на проблему образа полета Н. Заваловой, Б. Ломовым, В. Пономаренко были существенно дополнены. В частности, показана динамика образа полета, который не просто повторяет текущие изменения непосредственных воздействий на органы чувств. Он вместе с тем выступает как движение по разворачиванию концептуальной модели, осуществляя процесс перехода от одного оперативного образа к другому. Удалось раскрыть внешние и внутренние детерминации переходного процесса. Особенно ценными были данные о переходе образа нормального полета к образу аварийного полета, что вынудило обратиться к проблемам взаимодействия деятельности, взаимоотношений осознаваемого и неосознаваемого. Вслед за этим была выявлена проблема взаимоотношений прерывного и непрерывного в динамике психического процесса (А. Брушлинский). Были установлены факты наличия в образе актуально значимых компонентов (осознаваемые) и потенциально значимых (слабо осознаваемые), показана динамика их перехода и детерминанты востребованности (долговременная память). Именно на пути исследования памяти можно глубоко «копать» проблему изменений «осознаваемое–неосознаваемое». Смело утверждать, что если практические исследования оплодотворены добротными теоретическими идеями и методологией, то на выходе можно получить не только полезный конкретный результат, но и выявить класс проблем для обновления существующих и развития новых теорий.

Возвращаясь к воспоминаниям об А.Н. Леонтьеве, неизбежно переходу к пристрастным суждениям. Вместе с тем в своем восприятии, судя

по трудам Бахтина, Леонтьева, Выготского, субъективное суждение о другом есть в определенном виде представление об объекте, пусть чувственно-знаковое, но сориентированное на получение знаний с помощью определенной потребности познать другого для себя. В жизни наши встречи носили разный уровень доверительности и разный характер взаимодействия: **слушатель** докладов, лекций, бесед, **сотоварищ** по работе в экспертном совете ВАК, **доверенное лицо** для совместной работы в отобранной «команде» для подготовки Постановления «о психологической науке» ЦК КПСС, **собеседник** на эксклюзивных встречах по вопросу создания Института психологии РАН. И каждый раз А.Н. Леонтьев мне говорил примерно следующее: «Вы мне интересны, нам надо встретиться и серьезно поговорить». Но дальше дело не пошло, а жаль! Мои наблюдения велись хотя и с близкого расстояния, но существенно определены его и моим местом и ролью в научной жизни, марксистским проникновением в смыслы и значения социального облика человека в мире его окружающего в 1962–1982 гг. И все же рискну сказать слово, тем более доброе, несмотря на некоторые ограничения. Но об этом ниже.

В моих глазах, чувствах, душевных переживаниях академик, лауреат Ленинской премии, психолог, педагог был, прежде всего, **МЫСЛИТЕЛЕМ!** Мыслитель — это человек, сознание которого поглощено оценкой жизни и бытия природы, социума, их отношений, результатов взаимодействия, культурного и социального наследия, спроецированного в предвидимое будущее. Алексей Николаевич на всех встречах, где я присутствовал, заметно отличался от других. Прежде всего, самобытностью поведения (управляемо-независимо), смысловой емкостью и незаконченным, но ориентированным намеком-репликой по рассматриваемому вопросу. Построение своих высказываний, обоснований, отрицаний или утверждений начинал с алогичной процедуры анализа объективных фактов, но совершенно не в том видении, о котором прежде велась дискуссия. Заключение всегда носило философское осмысление взаимосвязанности тех черт ситуации, которые вне системы построения его логической конструкции выступают тормозом в решении рассматриваемого вопроса. Могу подтвердить, что многие его предвидения и опасения оправдались. Несмотря на то, что базовой составляющей его идеей была все же предметная жизнь науки, педагогики, социологии, политики, но главная жила ума отдана была теории, методологии, мировоззрению, дальнобойному видению, узколобию прагматиков. На беседах в ЦК КПСС (у секретаря ЦК М. Зимянина по протекции помощника В.П. Кузьмина) Леонтьев не изменял себе ни в чем. Он твердо обосновывал теоретическое место психологии — науки о человеке как субъекте труда, о человеке мира, о психике, знание законов которой определяет успешность политического

управления социальными программами общества, осуществления культурных парадигм и цивилизованного вектора развития межэтнических личностных связей. Особое внимание уделял воспитанию и формированию личности, противодействующей созданию людей-марионеток, роботоподобных теней-фантомов светлого будущего. Легко, убедительно, с языковым изяществом использовал марксистское учение об условиях развития человека в общественной системе социализма. Редко и с осторожностью касался теоретического рассмотрения проблем бессознательного духа, трансцендентных сторон сознания, прикрываясь критикой богоискательских концепций русских религиозных философов. Однако чувствовалось, что он ждал часа для более откровенных проникновений в эту главную проблему человека — Веры, Духа, Смысла как данности для выбора своего места и предназначения. И, видимо, не случайно в неопубликованной работе А.Н. Леонтьева «Материалы о сознании» есть смысловая оговорка: «Дух и материя — это различные формы единой и неделимой природы». Не исключаю, что он, наблюдая человека праздного, нередко пустого, мелкого с дрянненькой душонкой, вне принципов и позиций, общественного зверька с желтыми белками завистливых глаз, винился перед Богом за свой окольцованный материализм, не подпустивший его к решению им же и поставленной задачи: «...осуществить тенденцию к превращению психологии в науку о живом человеке, в науку о самом важном». А ведь в 1970-е годы начала созревать общественная среда для восприятия научных разработок духовности, в частности, профессий как фактора, образующего человеческую надежность, целостность натур, творческий облик познающего себя, других здесь и там. Именно этап создания Института психологии РАН как естественно-научного объединения психологов с философами, социологами, врачами, физиками **при их ведущей роли** мог бы стать новой точкой отсчета исследования, познания, разгадок психического как духовной ипостаси и кремневой закваски нравственности, выше которой нет ценности, по крайней мере, в этом мире. Но Алексей Николаевич мудро дрогнул, высказывая мысль о неготовности психологов войти в мир отношений содружества в границах РАН. Соответственно Б.Ф. Ломову пришлось титанически, но почти в одиночку решать практические проблемы материального мира, исповедуемого психологами, людьми того общества. Приведу пример из деревенской жизни: у нас в селе, когда на бречку клали ценный тяжелый груз для дальнего следования, запрягали двух лошадей. Москва не деревня, ученые не лошади, они в состоянии сами надеть на себя упрягу — вериги того долга, который так истово утверждали и доказывали своим научным подвигом. Видимо, в данной ситуации титаны не поняли друг друга в духе. Институт психологии РАН стал методологическим центром по многим

проблемам системной организации психических процессов, личности, общения, психофизиологии, инженерной психологии. Но деятельность Леонтьева осуществлялась на своей ниве, суживающей его значительные возможности.

Переходя к позитивной ноте воспоминаний, хочу высказать свою личную точку зрения на психологию как надежного партнера в жизни для любого человека, творящего и познающего этот мир. Попытаюсь отразить многообразие чувств, боли, пожеланий, веры, которые мне передавались личным общением с А.Н. Леонтьевым. Его утверждение о тождественности сознания и действительности сегодня, как никогда в России, подтвердилось на примере лучших и худших проявлений в предметной деятельности. Цитирую: «Человек — это не просто «механическая» сила и не только носитель и проводник силы научного знания. Это, прежде всего, активный строитель жизни, субъект социалистических отношений, социалистического образа жизни, и, стало быть, человек нравственный, т.е. именно личность».

Сегодняшний мир перевернутых ценностей «сдвинутой» нравственности, извращенных смыслов, бездуховности гедонического шабаша и замерзших слез на глазах тех, кто создавал «социалистический образ жизни», или подтверждает высказывание А.Н. Леонтьева, или то, что мы видим и есть истинный диалогический мир двуногих органонидов. Выбор за нами, психологами. Но, чтобы прояснить эту ситуацию, видимо, следует помнить одно чрезвычайно глубокое прозрение ученого-мыслителя А.Н. Леонтьева: «...проблема личности образует новое психологическое измерение: иное, чем измерение, в котором ведутся исследования тех или иных психических процессов, отдельных свойств и состояний человека; это — исследование его места, позиции в системе, которая есть система общественных связей, общения, которое открывается ему; это — исследование того, что, ради чего и как использует человек врожденные и приобретенные знания...»

Вот с этих мучительных вопросов, будоражащих дух и совесть крупнейшего ученого нашей страны, и начну свои, увы, стенания.

Предполагаю, что и сегодня для психологов остается тайной, почему высшее, что есть у человека, разум, стал источником рождения социальных иллюзий, а человеческая речь нередко становится органом вымыслов, лжи. Если речь — это духовная деятельность, то чего же ожидать от человека, тлеющего в духовном пространстве. Рок судьбы человека, общества, нации так и не попал в фокус внимания психологов, не говоря уже о душе. Не из-за этих ли пробелов никак не решат, кому отдать человека: Богу? Природе? Обществу? Мы все исследуем горящие проблемы, не пора ли приступить к вечным, не страшась частичной утраты убежденности

в неизбежность материальных истин, опредмеченных значений финансовой взрывчатки. Нынче политики в цене. Их духовность не отмечена диффундированием добра на окружающих в одеждах надежды. Научной психологии как будущему течению, выполняющему роль проводника живого знания о духовности человека познающего, не безразличен синдром перевернутых векторов добра и зла у лиц, управляющих нами, в том числе и на ниве образования, культуры, науки. Чтобы убедиться, что это так, достаточно посмотреть по телевидению программу «Культурная революция».

Исторически так сложилось, что дихотомия в сознании человека добра и зла есть сущность внутренней энергии духовной жизни и душевных отношений, а личность и общество это лишь место ее приложения. Видимо, не дожидаясь восхождения теологов на олимп доверия верующих, наука должна признать **априори**, что человек есть, в том числе и трансцендентная субстанция, и саморазвитие его может быть достигнуто благодаря дополнению собственной ценности других. По крайней мере, практика жизни — это вольное утверждение давно сделала аксиомой. В правовом отношении важно сделать еще одно признание: все, что мешает становлению самооценки личности **со стороны государства**, общества или другого лица, обозначается как зло. В свое время на Руси религиозный философ Н. Лосский сформулировал социальное сугубо земное обобщение: *«...всевозможные бедствия... возникают из основного нравственного зла — предпочтении себя другим»*.

По его мнению, основной грех заключается в злоупотреблении свободой. Приняв эту позицию, следует вразумить: не став на путь исследования сущностных, т.е. родовых, опасностей внутри психических свойств сознания у развивающегося человека, вряд ли можно выстроить теорию и особенно практику управляющего развития индивидуализации личности. Борьба в собственном мироощущении доброго и злого слишком часто заканчивается недобрыми деяниями в лице «коллективной» личности. Следуя за мнением А.Н. Леонтьева, считаю также, что одна из причин заниженного рейтинга психологии среди других наук, состоит именно в том, что она слишком долго задержалась на внутренних психических процессах, принимая их за механизмы усвоения личностью социального, духовного и исторического опыта.

Видимо, временами вспыхивающая психологическая идея от изначальной социальности индивида в природной обусловленности человеческих ценностей раскрепостит наше понимание закона внутренней обусловленности потребности человека в свободе и нравственном саморазвитии. В этой связи остается только приветствовать стратегические программы исследования психологов РАО, касающиеся формирования

нового самосознания свободного человека (Д. Фельдштейн, А. Асмолов, В. Зинченко, Д. Колесов и др.). При этом нелишне учесть некий накопившийся опыт **реставрации** капитализма в нашей стране. Архетипы сознания под воздействием данной экономической, политической, социальной, образовательной, культурной свободы во многом сработали в обратную сторону. Духовная ценность «Счастье каждого — счастье всех» сменилась на «Счастье только мое». Благополучие (я имею в виду охрану здоровья, образованность, культуру, социальный статус, материальную обеспеченность) стало зачастую достигаться через коррупцию, мафиозные действия, мошенничество и просто откровенное воровство. Уровень цинизма, пошлости, разнузданности достиг такого размаха, что теологи стали констатировать «...на сегодня в нашем мире есть то, что выделяет его из всех других эпох, что делает зло торжествующим. Это зло есть ...ложь». Для психологов ясно другое: не менее опасное мирозерцание: повсеместное отношение к преступлению **как явлению обыденному**. Более того, нынешний нравственный беспредел административно поощряем, политически и юридически покрываем. Это, так сказать, эмоциональные суждения. Но за этими фактами стоит и психологическая задача: распознать корни соглашения с открытым злом. Корни где-то в привычных антиномиях при оценке неравнозначных явлений. С одной стороны, идет разрушение прежних нравственных ценностей, но в сознании разрушителей этих ценностей, в их образе данное разрушение выглядит как созидание нового представления о жизни в рыночных условиях. Происходит также столкновение двух образов: тех, кто тормозит ход реформ, и их противников (противники считают их саботажниками, а те, кто тормозят реформы, считают, что они сохраняют прежние социальные завоевания). В этом случае фундаментальная задача психологической науки в области политики состоит в исследовании ведущих форм социально-психологической деформации образа предполагаемых новоявлений и разработки способов, методов синтеза нового социального образа с различными «встречными образами». Психология может взять на себя практические задачи **диагностирования** психологической готовности различных социальных групп к сохранению в образе новой экономической политики. И здесь не обойтись без исследования роли духовности, менталитета нации. Именно развращенная экономическая свобода вне высших предназначений, касающихся благополучия граждан, сброс социальных обязанностей с правительства, т.е. утрата державного начала, обернулись неопируемыми хищениями, коррупцией, взяточничеством, насилием, военными конфликтами, межэтнической напряженностью. Как же так?

Единицей экономической реформы стал **предприниматель**, по своему психологическому складу это личность, обладающая деловитостью,

организованностью, творческим началом. Ведь это он — вдохновитель экономических реформ. Стало быть, предпринимательство становится психолого-экономическим условием самоактуализации и новых идентификационных качеств личности. Именно духовная опустошенность, алчность, звериная хватка в конкурентной борьбе привели **личность** предпринимателя к нравственной распущенности. Ее корни в **психологии** политического кредо: сильному, способному, деловому все дозволено. Получается, что жульничать не грешно, воровство не наказуемо, обман есть **допустимый** способ достижения цели — стать конкурентоспособным. Психологически это означает формирование осознанной установки на нарушение законности. В этом утверждении нет передержек, так как, по данным Центризбиркома, более 20% идущих на выборы в Парламент, региональные Правительства имели судимость, как правило, за экономические преступления.

Среди новых отраслей науки появилась политология, куда входят и психологические исследования. Но их, по существу, нет, кроме констатирующего негатива. А ведь здесь явно проявляется проблема воли и свободы как реализация духовных и потребностных возможностей **личности**. Наступил тот исторический период, когда наука, образование, культура не должны ждать социального заказа на разработку проблемы, а встречно предлагать проект психологического сопровождения экономических реформ. Дело в том, что нынешний **любой** социальный заказ для психологии «больной». Яркая иллюстрация к сказанному — участие психологов в выборных компаниях, которым вменяется работа с компроматом в качестве дискредитации конкурента. Видимо, для психологов наступил момент истины — стать самому **ЛИЧНОСТЬЮ**, тем более и первородный грех, и искупление были проявлениями личностного действия. Нет, не обойтись нам, психологам, педагогам, без практических разработок использования врожденных движений религиозного сознания о том, что человек в своем предназначении порождает вместилище для Бога и, стало быть, обязан быть достойным этого Промысла Духа. Личность скрывает в человеке Бога (Л. Толстой). А иначе зачем дана человеку способность к очищению в диалоге с самой собой?

В 90-е годы XX в. психологи активно вводили в свой методологический арсенал ранее неопубликованные труды П. Флоренского, М. Бахтина, Г. Шпета, С. Рубинштейна, А. Леонтьева. Этому способствовали труды психологически мыслящих философов Э. Ильенкова, М. Мамордашвили. В данном случае я коснусь идей, которые были изложены А.Н. Леонтьевым еще в 1930-е годы. Речь идет о взаимодействии человека и мира, об их психологическом взаимопроникновении. Об очеловечивании бытия, когда сам предмет (бытие) приобретает (присваивает) человеческий смысл

и ценность. Мир меняется в субъективных установках. Внешний мир в сознании реконструируется. Сегодня общественная практика, индивидуальное и массовое сознание являются первостепенными объектами научной психологии. Само житие людей стало кривым зеркалом, не отражающим, а искажающим истинные ценности. Так кто же кого искажает? Нас объективный мир, или мы, входящие в него со своим больным сознанием, заражаем его своей субъективностью, низводя его до объекта потребления, а не созидания? Вглядитесь в массивные золотые кресты на шее «новых русских», это ведь знак бездуховности, ибо «энергия Божия воспринимается людьми лишь настолько, насколько допускает это их тварность, ограниченность и нравственное достоинство». Что-то психологически не связывается в этом мире, так как психологический акт познающего субъекта, окружающий нас мир во всех мыслимых взаимосвязях, наше очеловечивание его на выходе не дает главного — ИСТИНЫ. Может, не та вера у познающих? Этим самым склоняюсь к методологической разработке проблемы объективизации исследования психологии духа как особым психическом состоянии души и тела, когда в малом открывается большое. И это большое есть ты сам — личность, действующая как энергия благодати духовной. Может, и единица психического где-то есть «микроскопическая, но живая клеточка великого Духа...» Может, не так все мистично, когда Божья благодать через человека, т.е. через Его объект проявляет свою непознанную нами субъективность. Я отдаю себе отчет в том, что написанные мною слова отдают «образованщиной», но, если бы я усвоил эти азы Божьей благодати со школьной скамьи, как имманентную часть познания мира, рожденного для меня и меня для мира, то психология страстей, разрушения с большей вероятностью приобрела бы смиренный и созидательный смысл. Сегодня московским метро пользуются не меньше сотен тысяч пассажиров, а уступают место больным старикам, инвалидам не более 0,01%. Это ведь знак их внутреннего мира, отчужденного **образованием** «мира сего» от субстанции мира духа и благодати, данной человеку **для других**. Жаль, что мысль Б.С. Братуся о том, что никакая армия психологов и психотерапевтов не спасет, пока они будут служить перевернутому в нравственном отношении миру, — не охватывает массы бойцов за человека. А ведь причиной «перевернутой нравственности» являются не деньги, а ослабленные стержни духовного Лица и лица твоего.

А.Н. Леонтьев в новой концепции «Школа для всех и каждого» предлагает усвоить и реализовать задачу развития личности школьника для будущего мира, для облегчения вхождения в новый мир. Для этого необходимо выработать оценочный арсенал для «тут, здесь и там». Это возможно. Если есть ИДЕАЛ. Крути, не крути, а без духа не получится. «Развитие личности, — писал А.Н. Леонтьев, — необходимо предполагает,

что ее потребности, в конце концов, обязательно окажутся в сфере созидания, а не потребностей». Я не боюсь быть в лучшем случае непонятым, ибо от отношения и осознания своей ответственности ученых в области психологии, педагогики к этим воззрениям будет зависеть выбор духовных средств воспитания гуманистического сознания. Выдвинутый психологический принцип «Развитие человеческого в человеке» должен нами **вживляться** в государевы головы. А вот школьникам не стоит ничего вживлять, ибо цель школы не привитие, а приобретение социальных ценностей, эмоционально-ценностного отношения к жизни и к предметам познания. Видимо, не случайно был определен новый вектор образовательной культуры, направленный на развитие личности «от культуры полезности к культуре достоинства, от информационной парадигмы к смысловой» (В. Рубцов). Педагогической объединяющей идеей может быть постоянно возрастающая нужда в знании как экономической свободой для усиления цивилизованности и благосостояния людских сообществ. И, наконец, всеобщей воспитательной идеей может выступить психология воспитания духовного принятия бога в разуме и понимания человека человеком в духе. Все, пусть сказанное скороговоркой, где-то штрихом в той или иной мере относится к А.Н. Леонтьеву, к его идеям, осуществленным и высказанным для будущих психологов. Его методологические разработки, касающиеся личности, личностного смысла, значимости, опредмеченных мотивов, потребностей, проецированных на предметную деятельность, в том числе и политиков, чиновников, экономистов, и сегодня светят даже в темноте, а главное — выявляют наши личностные слабости больше звуками, чем смыслами.

Грешны мы, грешны. Очищение вижу в одном: приобретение религиозной силы убеждения в продуктивной, преобразовательной силе научного психологического знания, воспроизводстве высшего начала быть самой порядочностью при оказании помощи в налаживании человеческих взаимоотношений, а также отношений с природой психических законов жизнеустройства.

Поздравляю всех леонтьевцев с юбилейной датой их УЧИТЕЛЯ, чья жизнь была психологической ПЛАНИДОЙ УМА И ЧЕСТИ.

Лик ученого, лик человека

Институт психологии РАН выпустил книгу «В.Д. Небылицын. Жизнь и научное творчество». Этой книгой — коллективной монографией под редакцией А.В. Брушлинского и Т.Н. Ушаковой — открывается новая серия

«Психологи XX века». Я рад, что серия начинается именем достойнейшего человека. Вызывает удовлетворение, что Институт психологии РАН помнит одного из своих основоположников — того, кто 25 лет назад стоял у истоков его создания и кто, к огромному нашему сожалению, не мог продолжить в нем свою деятельность. Судьба Владимира Дмитриевича сложилась трагически: в 42 года он погиб в авиационной катастрофе.

Знакомство с книгой вызвало у меня ощущение душевного праздника. Владимир Дмитриевич Небылицын — человек, достойный памяти в истории. И его коллеги-психологи вложили в книгу свои духовные и интеллектуальные силы, чтобы поддержать и укрепить эту память. Большой круг людей — те, кто учился с ним вместе в Московском университете, в аспирантуре Психологического института РАО, кто работал с ним или под его руководством — представили на страницах книги воспоминания о встречах с ним или совместных с ним трудах. А Т.Н. Ушакова даже побывала на родине Владимира Дмитриевича и привезла оттуда интереснейшие материалы о детстве замечательного ученого.

Структура книги, рубрикация, стилистика текстов, эмоциональность воспоминаний, духовность памяти, сохранившая ценность и оригинальность трудов и идей, представляют несомненный научный, образовательный и исторический интерес. Читатель, прочтя эту книгу, сможет убедиться в рождении нового явления — мемуаристической психологии. Ее суть — в профессиональном психологическом раскрытии пути формирования личности в жизни и в науке; истории создания, развития и распространения идей в научном пространстве. Книга о профессоре В.Д. Небылицыне — это больше, чем праздник, это событие, заполненное чувством большого уважения, святостью верности и открытости сообщества психологов к одному из талантливейших ученых-психологов XX в. Эта книга — живая, дышащая память о В.Д. Небылицыне во всем многообразии его трудной, бугристой, атакующей и атакуемой жизни ученого, восходящего к вершинам независимости, думающего и преобразующего действительность.

В своих теплых и откровенных воспоминаниях о совместно пережитых событиях, буднях и творческих напряжениях психологи создали не цветной фотопортрет, а живой образ духа человека, который греет, радуется и совестит по сегодняшнему дню. Сегодня, когда с памятью о прожитом происходят порой странные перемены, когда у многих она трансформируется в «синдром отмщения за бесцельно прожитые годы», книга о психологе В. Небылицыне — ПРИМЕР великой чести и знак добра.

Природная социальность дала В.Д. Небылицыну человеческую озабоченность судьбой своей науки, зоркость в выборе магистральных направлений, собственную манеру «ненанимательного» поведения и стойкость к соблазнам вечно окружения.

Нравственно и благодарно жить, если можешь по-доброму помнить, ценить, радоваться, любить идущего рядом с тобой. Я знал Володю Небылицына и тоже храню в сердце память о нем. Он был рожден для своей эпохи, как сын, как мученик, как исполин. И во всех этих ипостасях сохранял стержень: разумную целесообразность. По-своему, по-человечески создавал основу цивилизованного управления ресурсами психики индивидуумов, раздвигающих проволочный интерьер социальной жизни. Он разрабатывал удивительно изящную технологию экспериментальных исследований свойств нервной системы человека, индивидуального поведения, индивидуальных различий. А результаты его экспериментов позволили ему формулировать принципиально новые социальные идеи в интересах образования, воспитания, культуры и политики будущего этноса России. Нынешняя новая педагогическая парадигма личностно-ориентированного образования, современное психологическое видение генома духовного развития человека, демократические воспитательные ориентации на свободу и достоинство, право быть самим собой, демократический взгляд на культуру как механизм развития духовного слоя сознания — в той или иной степени были научно обоснованы результатами трудов В.Д. Небылицына. Им и его школе удалось создать механизм объективизации глубинно-природных резервов психики, способствующих социальной адаптации человека развивающегося, творящего и страдающего. Идеи, концепции, доказательства новых представлений о структурировании темпераментальных характеристик, о смысле и назначении целостной индивидуальности, развиваемые его учениками, обогатили научную психологию фактами фундаментальных открытий, касающихся эволюционного, популяционного, социального уровня построения живого и разумного. Воссозданная в книге история времени и духа идей, принадлежащих В.Д. Небылицыну, уровней их проработки, технологии доказательств, глубины осмысления и широты распространения, является сама по себе оригинальным научным исследованием авторов столь нестандартной и своевременной книги.

Прекрасно и прицельно подан архив В. Небылицына. Наука «дифференциальная психология» получила вторую жизнь, жизнь, которую практика оздоровления человеческого общежития, практика социальных коммуникаций, практика «выращивания» личностей, надежных просто как люди, будет всегда востребована.

«Я» — рождено природой, благословлено Всевышним, создается, творится человеком самим, а общество оценивает, корректирует, развивает или уничтожает. Как сотворить свое «Я» из наличного психофизиологического субстрата? Как научить понимать «эксплуатантов» принимать, уважать самость, «Я»? Как быть «Я»? Почти на все это есть ответы в наследии фундаментальных трудов и помыслов В.Д. Небылицына. Он шел к Истине,

зрил в корень, веруя в человека как в возможность Природы создать вместилище для сохранения, развития Разума. Радуюсь за читателя, приобретшего такую удивительную душевную книгу об ученом нашего времени. Читайте, молодые люди, и радуйтесь, что «все остается людям», что жить и помнить — крест веры и достоинства ученых. Но главная ценность книги в том, что она добродетельна, так как порождает вдохновение, одухотворение Примером жизни, которую помнят. В.Д. Небылицын построил ее сам, заботясь о других. Эпоха создала его, он создал свою индивидуальную, темпераментную, благородную высокоинтеллектуальную ауру.

Об ушедших ученых-психологах есть много достойных книг, подобных этой. Да не спадет волна памяти после появления этой красивой, умной, правдивой, судьбоносной книги. Ее красота в раскрытии духовного содержания профессиональной деятельности ученого, ум — в исключительной своевременности появления, правда — в чистоте помыслов авторов, судьбоносность — в служении добру.

Рожденный для Неба

Авиация была, есть и будет короной цивилизации, в алмазах которой светится великая правда сосредоточенности и одержимости тех, чье ИМЯ — НЕБОЖИТЕЛИ. Человек в небе воистину прост, открыт для знаний, для чувств, для красоты. Небо особым образом чистит нутро, так как оно есть душа, куда поселяется *дух летанья* как сущностная сила добра. Летчик-испытатель Ю. Жучков в поэтической форме выразил состояние души летчика:

Бессрочен он — билет летанья,
А состояние души идет с анналов мирозданья,
Ты разбудить ее спеши.

Среди имен выдающихся личностей летчиков-испытателей СССР М. Громова, В. Чкалова, А. Анохина, Г. Шиянова, Ю. Гарнаева, Г. Берегового, Г. Седова свое особое место занимает достойный пиит Неба Александр Васильевич Федотов.

Я не принадлежал к кругу его близких товарищей по жизни и работе. Вместе с тем имел честь с ним общаться, консультироваться, дискутировать по проблемам инженерной психологии, эргономики, по широкому кругу вопросов, связанных с проблемами летного труда военного летчика, обучения и воспитания воздушного бойца. Не мне давать ему характеристику,

изложу лишь свои впечатления от наших встреч и участия в совместных работах.

От него всегда исходила энергия, нацеленность на результат, инициативность. Он не подавлял, звал за собой, вовлекал в круг своих интересов убежденностью, пропитанной продуманностью. Пожалуй, самой отличительной чертой его как профессионала, как мастера была культура авиации. Это образованность, самодостаточность, взвешенность, осторожность, разносторонность талантов, здоровье. Он не был иконой и в своей самооценке был достаточно правдив, зная, на что способен и к чему еще не готов. Эмоциональность, несдержанность, упертость в самоутверждении. Его не чурались... Все сказанное есть та объективная сторона его личности как летчика-испытателя, чья стезя — думать наперед. Но мне как психологу летного труда по-человечески ближе его субъективная сторона в социальном интересе. Он все же профессионально представлял интересы авиационной промышленности и, прежде всего, ОКБ им. А.И. Микояна. Это прочные рамки служебной деятельности. А все же он нередко их раздвигал. Александр Васильевич жил жизнью военного летчика, его судьбой, его летным благополучием. Он был по призванию Учителем, Воспитателем. Нередко превращал кабину в парту, полеты в урок, создавая проблемные ситуации, в которых формировал главные профессионально важные качества: способности к предвидению, чувству времени и пространства, оперативному мышлению. Формировал интеллект и волю, учил смотреть в себя, безжалостно и проникновенно оценивать свою психологическую и профессиональную готовность к неизвестному и неожиданному.

А.В. Федотов — это государственный человек, умный, мужественный, результативный деятель Страны Авиация. Может, пристрастно, но я так думаю. Как шеф-пилот он внес наибольший вклад в создание школы летчиков-испытателей, работающих в ОКБ. Преемственность, единство Духа, разномыслие, ответственность, высший профессионализм, доверие друг к другу, знание друг друга, точное использование каждого по его способностям на трудных заданиях, бескорыстие и откровенность — все это школа А.В. Федотова.

ОКБ им. А.И. Микояна, его люди и руководители, его старшие именитые испытатели воспитали и создали условия для его роста, все это так. Но есть и его могучий вклад в мировоззрение создателей МИГовских самолетов для военной авиации. Саша был для военных Летчиком-Эпохой, Символом, Примером, Радостью, ибо он был отобран Небом и воплощал в себе мечту летчиков — быть таким. И это правда.

Люди моего поколения знают, какие шли баталии между заказчиком, то бишь военными, и промышленностью от ТТТ до войсковых испытаний. Всякое бывало, все искали свою правду. В большинстве случаев, как теперь

говорят, консенсус с тем или иным перевесом находили, не забывая о чести мундира. Приведу два примера чистоплотности, порядочности и гражданского мужества в поведении Александра Васильевича.

Примеры, возможно, частные, но для его судьбы далеко небезразличные. В 80-е годы возникла неприятная ситуация противостояния авиапромышленности и ВВС в части внедрения авиагоризонтов с прямым видом индикации, пространственного положения по крену. Дело было не в крене, а в пространственной ориентировке, в концепции определения, кто управляет самолетом, кто движется: земля, или летчик в самолете. Главный довод был один: так летают американцы и все на Западе. Другими словами, вмешалась, хотя и техническая, но политика. Были открытые печатные дискуссии, были эксперименты, но конъюнктура побеждала, ломая стойкость многих известных летчиков-испытателей. И только А. Федотов, проводя испытания МИГ-31, официально обратился в высшие инстанции с обоснованием преимущества «русского авиагоризонта». Более того, с самолета МИГ-31 проамериканский образец сняли. Эта п о з и ц и я дорогого стоила. Этого достиг А. Федотов — человек чести, принципов и ответственности.

К слову сказать, в XXI в. американцы провели (повторили) наши исследования и убедились в том, что для многих режимов наш авиагоризонт лучше обеспечивает пространственную ориентировку.

...Идет самый торжественный момент — подписание заключения о приемке самолета МИГ-29 на вооружение. В зале собраны все сильные авиационного мира, атмосфера торжественности, тем более самолет удался на славу. Это был великий прорыв — мы стали абсолютно паритетной военной авиацией, да еще приросли отечественными приоритетами. Но жизнь была такова, что новый самолет не по всем летно-техническим характеристикам мог полностью использоваться в войсках. Вводились определенные ограничения, этапность их устранения. Это обычная практика. Однако торжественность момента не предусматривала этих акцентов. Мне было поручено представлять медико-эргономическую часть заключения. Я почувствовал, что наши предложения могут подзабыть. А эти «мелочи» касались метеоминимума полета, использования маневренных перегрузок 8 единиц больше 30(!) секунд, боевых режимов на встречных курсах с использованием лазерных дальномеров. Именно по этим коренным вопросам, связанным со здоровьем летного состава, безопасностью полетов, защитой глаз не все еще было доведено до конца, о чем я и пытался писать в разделе «особое мнение».

Торжественность была нарушена возмущающим валом эмоций и шквалом нелицеприятных эпитетов как со стороны промышленности, так и ...военных начальственных коллег. И один из высокопоставленных особ обратился к А.В. Федотову с просьбой дать оценку зарвавшемуся

доктору, тем более что речь шла не о самолете, а о здоровье летного состава. Возникла тяжелая атмосфера конфликта, тем более что меня возвели в ранг паникера и предложили исключить из комиссии.

Александр Васильевич тяжело поднялся и сказал примерно следующее: «Поднятые вопросы являются прерогативой Института авиационной и космической медицины. Что касается профессионализма и компетентности Владимира Александровича, у меня сомнений нет». И спокойно опустился на стул. Наступила тяжелая пауза, после чего ответственный воинский начальник пообещал присутствующим отправить меня на доклад к П.С. Кутахову по поводу неблагоприятного поведения. Я, в свою очередь, пообещал и у Главкома ВВС стоять на своем, продвигаясь к выходу. Остановил меня Генеральный конструктор Р.А. Беляков, заявив, что он согласен с мнением А.В. Федотова, и будем решать эти вопросы отдельным соглашением.

В последующем благодаря усилиям А.В. Федотова многое было доработано, хотя и не все. Так поступают люди с совестью, а главное с государственной ответственностью. Он очень много внес в эргономику кабин, в принципы построения систем отображения информации, организацию рабочих мест в кабине. Простота кабины самолетов 4-го поколения обязана живой, даже животворящей связи великого летчика с войсковой практикой, со знаниями военного дела. Крепко и победоносно пронес Александр Васильевич эстафету могучего племени летчиков-испытателей Советского Союза.

Его, человека с планеты Земля, отобрало Небо, жаль, что это случилось в расцвете его сил слишком натурально...

Для меня А.В. Федотов, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, лауреат Ленинской премии, генерал-майор авиации, — всегда живой. И лицо его мужественное и созидательное, строгое, вдумчивое и веселое стало ликом. Память о нем святая.

Литература

Горбов Ф.Д. Я — второе Я. М.—Воронеж, 2000.

Лебедев В. Мое измерение. М.: Наука, 1994.

Лебедев В. А нужны ли мы Марсу? // Советская Россия. 2006.13.08.

Леонтьев А.Н. Деятельность. Сознание. Личность. М.: Политиздат, 1975.

Пономаренко В.А. Психология человеческого фактора в опасных профессиях. Красноярск, 2006.

Флоренский П. Соч. М., 1999. Т. 3.

5 ГЛАВА

СОБЫТИЙНЫЕ ШТРИХИ ИСТОРИИ ЖИЗНИ ПСИХОЛОГА ТРУДА

Жизнь наша течет в постоянном движении... от прошлого, которое, физически удаляясь, сохраняет у человека душевную потребность в обращении к нему. Смысл этого загадочного явления в том, что в прошлом духовно созревает истина, разделяющая добро и зло, реализуется сущее человека как продолжателя своего рода по воле Творца. Прошлое не есть тлен, ибо оно всегда греет душу, иногда болезненно соотносится со временем настоящего бытия. Сам психологический процесс переживания своей истории жизни высвечивает правду о самом себе, переоценивает совестью прожитое, причем не всуе, а в муках сомнения и тихих покаяниях. И не случайно писатель В. Распутин отметил, что прожить по совести — это значит быть личностью духовной, поступки которой соотносятся с вечным, передающимся из поколения в поколение представлением о назначении человека. И очень жаль, что порой звучит пессимистический рефрен: «Не возвращайтесь назад». Но тогда не было бы истории жития землян. В прожитом живут энергетика коллективной воли и мотив к опережению настоящего. Прошлое освещает и освящает путь, порождает протестное сознание и процесс преодоления. Пока мы живы, все прожитое и пережитое отмечено печатью промысла, т.е. жизнью как данностью. На языке земном это означает, что прошлое есть честь и достоинство или бесчестье и позор. Как все удивительно связано! Жизнь будущая оценивается прошлым.

Прожитое оживляет родной кров, хату, крытую соломой, взросление души среди людского многообразия, тем самым омолаживает дух для свершения молитв и покаяния.

В душевных переживаниях ушедшего обнажается созидательное зерно, заложенное в нас, которое не удалось до конца реализовать. С возрастом все более и более возвращается детскость, освежающая милой наивностью душу, верящую в святые помыслы. И человек из, казалось бы, слабеющего сердца излучает добродетель вне ожидания благодарности, как бы возвращая долги наши. Ведь есть что-то высшее в том, что внуки становятся дороже детей. Видимо, здесь корень ответственности и святости прошлой жизни для передачи опыта, который обширнее и глубже генетического кода. В генетике заложена смерть, но не плач и горе об ушедшем. В плаче ведь не только боль души, но и смысл утраченной ценности. В генетике заложены все виды памяти, но опыт праведной жизни пополняет свежей энергией дух и правду, продвигая новое поколение к истине, к освоению новых миров и состояний, привнося в них и свое, то, что вечно в цене: любовь, красоту, правду, веру.

К сожалению, мемуары не всегда достигают реализации высказанных суждений, так как хроникальность есть констатация без развития. И все же воспоминаний не надо бояться. Это своеобразная отдуштина, пробуждение оценочного сознания перемолотых судьбой благоговений, пороков и грехов. Наиболее загадочное при этом то, что именно пережитое ободряет желание войти в круг добра и веры и держать пусть слабой и дрожащей рукой, но горящую свечу жизни. Однако есть нравственный стержень воспоминаний: «Не лги». Уходящее и возвращающееся одухотворенное и выстраданное тобой прошлое не поминальная молитва, а вновь данная тебе жизнь в эфирном обновлении.

Так мне хочется думать, но я не уверен, что в воспоминаниях мелькающих событий жизни психолога труда мне удалось соответствовать букве и духу сформулированных взглядов. Буду удовлетворен тем, что хотя бы информационная часть книги вызовет у читателя удивление. В этой главе будут некоторые повторы, но в каждом параграфе — свое содержание.

Первые шаги на пути к храму науки*

Что можно рассказать о своей жизни? Конечно, 68 лет — это уже достаточный возраст, и на жизненном пути было очень много тяжелого, много счастливого и очень много хорошего. И, конечно, были трудные моменты в жизни: и нравственные, и моральные, и физические. И в этом отношении

* Это интервью 1997 г.

я ничем не отличаюсь от тех, кто, будучи детьми, пережили войну, послевоенное лихолетье. В моей биографии особенных жизненных коллизий нет. Подобные события пережили многие люди того времени. Пошел в школу шести лет. Два года отучился. И началась война. Маме было поручено сопровождать скот до Ставрополя, который под Ростовом заболел ящуром. Немцы нас нещадно бомбили, расстреливали с самолетов. Это было под Ростовом. В селе я был бодрый и смелый мальчик. Во время бомбежек моя смелость быстренько слетела. Во время бомбежек с 300–400 метров, в открытой степи дрожал и плакал. Бомбили нещадно, стреляли в упор. Бои начались прямо в Ростове, я потерялся, остался один. Меня подобрал солдат. Во время уличных боев бегал за водой на Дон. Очень тяжело переживал, когда человека разрывало на куски. Потом переправился на подручных средствах на ту сторону Дона. В одной из станиц встретил маму. Мы приехали в Ставропольский край, и вскоре пришли немцы. Я полностью забыл, как надо читать и писать, заикался. Пришли немцы, и маму арестовали, поскольку она была партийный человек, и я остался один, беспризорным, так сказать, на выживание. Шел 1942 год. Мне было 9 лет.

Сам процесс выживания способствовал быстрому взрослению. Ребенок быстро мужает, крепко усваивает и хорошее, и плохое. С одной стороны боязнь, с другой — изощренность, хитрость, ловкость. К примеру, на рынке продавали к зажигалкам камешки в мешочках. Подходишь, держишь в ручонке красненькую (30 руб.), ногти длинные, забитые грязью. Резко опускаешь руку в мешочек. Камешки забиваются под ногти. Бьют по рукам, убегаешь, а за углом «хозяева» ждут, выгребают камешки, и снова вперед. Конечно, продавцы и бьют, как говорил Остап Бендер, ногами. Кругом крики: «Ребенка убивают». И тебя твои друзья еле живого утаскивают. Или лежишь голодный в траве, старушки несут в глечиках (глиняные кувшины) молоко, варенец, ряженку. Лежишь и наблюдаешь, у кого больше вен на ногах. Смысл: с больными венами не догонит. Хватаешь кувшин и тут же пьешь. Бабушка бьет, но не сильно больно. И многое другое...

Но чувство, что такое хорошо, что такое плохо, что такое зло, что такое добро — очень быстро ориентирует. И вот здесь, видимо, работает генетика. Те люди, которые меня «пригрели», попросту взрослые бандиты, запускали меня на самые тяжелые операции: лазить на склад к немцам, в гардероб клуба, где они с девицами танцевали, откуда я тащил одежду, к полицейским в сад, где могли убить без сожаления, но когда возвращался с товаром, мне давали крохи от принесенного. Я понял: что-то здесь не то. И вот это чувство обостренной справедливости и чувство неблагородного поступка помогло мне от них уйти. Видимо, сработала генетика.

Тяжелый был этот момент. Дальше голод, драки, нищета, избиение. Были и добрые дела. Я решил мстить немцам. Они возили на машинах воду с гор. Бочки были закрыты деревянным чобом. Когда машина медленно поднималась в гору, подбегал и выдергивал «затычку». Вода разливалась. Немцы меня подкараулили, стреляли с 10–15 метров, но Бог хранил. Ночью кидал камни в окна комендатуры, бил детей полицейских. Воровал книги из библиотек и читал их при Луне. Однажды, когда группу раздетых еврейских женщин и детей должны были грузить в душегубку, оторвал доски в заборе и кричал: «Тикайтэ, тикайтэ». Часть убежала. Других подвигов не совершал. В станице Спицевка имел кличку «Кольсы». Я говорил: «Кольсы гарно жив». В 1942 г. вернулась мама с войсками. Воспоминание об этом дне радости до сих пор вызывает у меня мурашки на коже. Родная моя мамочка.

Мы вернулись на Украину в 44-м году. Я окончил сельскую школу. Потом приехал в г. Мелитополь. Окончил 10 классов в школе рабочей молодежи. И приехал в Москву в 50-м году. Поскольку я в школе учился средне, вел себя не самым лучшим образом,— директор школы сказал, что меня ждет не вуз, а тюрьма. Мне стало обидно, и я решил: «А поеду-ка я в Москву. Ну, куда еще выше — в Москву? И уже из Москвы не уеду. Все равно поступлю». Я, действительно, поступил: сначала во ВГИК, потом сразу во Второй Медицинский институт. Студенческая жизнь была прекрасная, все было замечательно. Но, к сожалению, в 54-м году меня вызвали в военкомат и сказали: «Федя, надо ехать в армию». У меня было очень тяжелое материальное положение. Маму прооперировали по поводу рака. На одну стипендию жить было сложно. Надо было маме помогать. И, несмотря на это, я написал, что в армии служить не могу, потому что слишком свободолюбив. На что подполковник, который нас вербовал, написал: «Армии такие люди нужны, потому что будет, кого перевоспитывать. Подполковник Поляков».

И я прибыл в г. Саратов. Закончил специальный секретный военно-медицинский факультет по авиационной медицине. Присвоили звание лейтенанта медицинской службы. С очень небольшим желанием двинулся в армию. И прибыл в Ханкалу в 1956 г. в авиационный полк. Это был первый мой судьбоносный поворот. Человек, который не очень хотел идти в армию, человек, который прожил довольно свободную жизнь, был приучен к свободному образу мышления и к поведению. Я не то, чтобы был какой-то особый, но, по крайней мере, очень ценил свободу. Не очень боялся начальников. Учился хорошо, институт окончил с отличием, и был не такой уж плохой доктор. Когда попал в авиацию, это была судьба. В чем была судьбоносность? Во-первых, я увидел людей абсолютно преданных своему делу и влюбленных в него. На своем жизненном пути я не видел,

чтобы люди так любили свою профессию. Это были летчики войны. У меня был значок ГТО, а у них десятки орденов. Причем я никогда не видел общество с таким добрым остроумием, с колоссальной любовью к профессии, с удивительной честью, этикой. Для меня полк стал воистину образовательной и воспитательной средой.

Для меня это был новый интересный мир. Мир летающих мужчин. И на каком-то этапе чувствую, что мои медицинские знания им не очень нужны. Они же здоровые люди. И я занимался врачебным делом только с их семьями, с солдатами. Летчики во мне нуждались раз в год при прохождении врачебно-лётной комиссии. И чувствую, что не могу найти с ними общий язык. Они ко мне обращаются как к доктору, который не лечит. И тогда я решил изучить лётную профессию. Мне показалось, что у них есть проблема в том отношении, что их не понимают. На земле этих людей не понимают. Это было первое мое научное прозрение. Что значит: не понимают? Ценности в небе одни, а когда он садится на землю — ценности земные. И люди их оценивают по земным делам. А летчик земные дела не очень интересуют. А врачебное образование не даст ответа на этот вопрос. И я написал письмо министру обороны Р. Малиновскому: «Прошу разрешить проводить научные исследования в воздухе». Малиновский допустил одну маленькую ошибку в мою пользу. Он написал: «Возражений не имею, но на усмотрение руководства». Но он же был министр. Когда он написал: «Возражений не имею», то явно это был уже пропуск для меня.

И мне разрешили летать. Не давали мне бразды управления, но я составил научную программу и начал заниматься исследованием летчика в воздухе. Первая моя кандидатская диссертация, которую я уже начал в полку — «Роль личного фактора в аварийной ситуации с благополучным исходом». Я брал случаи, когда летчики должны были наверняка убится, но остались живы. Начал глубоко вникать в их биографии, стиль жизни. Летал с ними на истребителе, изучал их характер, темперамент, манеру пилотирования. У меня же никакого инструментария не было. Единственное, что я сделал, — длинные резинки на фонендоскопе, летчику приклеивал фонендоскоп и измерял у него пульс и артериальное давление в воздухе. Это все на истребителе. Но поскольку у меня характер был все-таки, видимо, творческий, добился права на эксперименты в полете. Мы летали, допустим, на перехват цели, а цели нет, и летчик не знал, что цели нет. Его с командного пункта наводили условно. Меняли высоту, курс, а я изучал время реакции и т.д. И летчик возмущался, он никак не мог понять, в чем дело. Он не в курсе был этой игры, и по радио все говорил: «Видишь, какие там дураки сидят на КП. Вот видишь?» Высота 12 тысяч, потом высота 5 тысяч. Ну, это им было непонятно. А команды

надо выполнять. Изучал эти межличностные конфликтные ситуации и выраженность эмоциональных реакций, причины ошибок, индивидуально-психологические особенности.

Только в полете понял, что человек в воздухе — это человек не земной. Это потом уже, когда я стал научным работником, осознал, что они — небожители. И до сих пор меня за это ругают, что очень преувеличиваю личность летчика и т.д. В полете было видно, что интеллектуальная ценность этих людей состояла в том, что они воспринимали гораздо больше информации, чем та, которая на приборной доске. Они увидели пространство совсем по-другому и время совсем по-другому. Они могли принимать вселенскую энергетику. Тогда этих слов я еще не знал. Но только понял, что совсем в другом измерении работает человек. В последующем, когда стал испытателем и летал на испытаниях, то увидел, идет по земле обычный человек в потертом костюме, губы, нос земные. Садится в самолет, начинает летать — лицо светится. Совсем другое лицо. Ну, просто удивительно, мистика какая-то.

Первая проблема, которую я поставил для себя — «Что такое надежность человека?» Потому что было очень много летных происшествий. Очень много убивалось. И для меня стала проблема надежности и в психологическом, и в физиологическом, и в биологическом плане. Что дает надежность? Какими качествами должен обладать человек, который обладает надежностью? Просто мужество, просто героизм — это еще ни о чем не говорит. Вот момент — как человек работает с информацией, если он понимает, что с ним происходит, в любой аварийной ситуации — он работает отлично, нормально. Но, если он получает ложную, неопределенную информацию или конфликтную, начинает теряться. И, самое главное, для меня было первое открытие, что у человека летающего есть свой только ему присущий внутренний мир, есть внутреннее «я» этого человека, и он информацию может сам формировать, пользуясь архетипами сознания.

Великого психолога Геллерштейна я еще не знал. И начал составлять клинико-психологические независимые характеристики на летчиков и командиру докладывал. Тут немножко похвастаюсь. Впервые в истории аэродромной авиационной медицины я как врач участвовал в планировании летных нагрузок. И, зная этих людей, я говорил командиру: «Нет, вот этот слетает сначала здесь, потом на малых высотах, потом в зону и т.д. На этом этапе он уже истощается, к концу полетов у него уже сил не будет». Я дошел до высшего: меня слушали. Это был мой профессиональный авторитет. Он состоял только в том, что мы стали понимать друг друга. Мы стали понимать, что такое полет. Мы стали понимать, т.е. я стал понимать, что такое летчик, и мне стали доверять. И вот с этого доверия и началась моя профессиональная жизнь. Я понял, что еще ничего не знаю.

И что вообще медицина в авиации должна быть лечебной, но должна быть медицина авиационная, которая занимается охраной здоровья здорового летчика. В те далекие годы усвоил возможность своего предназначения: сохранять профдолголетие. Летчики, они очень художественные натуры, достаточно скрытые. Поскольку очень мотивированы на летную работу, то всегда свои болезни скрывают. И надо было найти такой внутренний подход, чтобы сказать ему, чего он может уже делать, чего он не может, где он устает, где он может просто погибнуть. К примеру, не все умеют уверенно летать в облаках. Там есть тонкости. Я сейчас не буду о профессиональном. Но принципиально доверие между мною и летным составом состоялось, я с ними летал и стал, как и они, рисковать. Я потом жестко говорил: «Вы же волки. Пока в вашу стаю не встанешь, тебя никуда не подпустят».

Я их отстаивал всегда. Были моменты, надо было прикрывать. Ну, сейчас не будем касаться наших жизненных дел. Главное — познание летного труда, оценка ошибочных действий, почему они произошли, какие должны быть нагрузки для летчика — это стало мотивом на начальном этапе моей жизни в авиации. И одновременно изучал профессиональную деятельность. Занимаясь психологией летного труда, пришел к выводу, что целый ряд вопросов подготовки летного состава идет не тем путем. А когда начал вмешиваться, так сказать, в летную работу, стал получать первые шишки. Известный летчик, маршал Е.Я. Савицкий, дважды Герой, на мое письмо, где я сетовал на формализм в подготовке летчика, суть которого примерно такова: вы взлетаете, у вас остановились двигатели. Ваши действия. Летчик отвечает: «Посадка прямо перед собой». Ему говорят: «Садись. Пятерка». А у нас было 40% аэродромов, где сесть впереди негде. Там или горы, или здания. А в голове у летчика нет альтернатив. И ставится «пятерка», хотя в такой ситуации он явно погибнет. Я написал письмо. И Савицкий мне ответил: «Доктор! Я вам рекомендую заниматься своим делом. Столовыми, мухами там и всем, чем положено».

Ну, как бы то ни было, я прожил 6 лет в полку очень счастливо. Хочу только еще вспомнить один забавный случай. Я был единственный офицер, который имел знак об окончании академии. Он назывался «поплавок». В то время Жуков издал приказ — у кого не было 10 классов образования, не назначали на командирские должности. А мой командир имел 7 классов образования — Григорий Федотович Панченко. Это мой первый командир, который был лучшим психологом. Он прекрасно знал, кто на что способен. И это было главное при управлении людьми. И блестящий сам по себе пилот. А чтобы понять его мудрость, приведу маленький пример. Когда я прибыл в полк, меня представили — врач полка. Он мне говорит по-украински: «Зайды до мэнэ». Я захожу. Он мне говорит: «Иди сюды,

сын. Вот ты видишь, у тебя висит “поплавок”, ты его зыми (ну, сними). Ты его зымы. Ты не обижайся. Понимаешь, какая ситуация. У нас тут много Героев, а “поплавок” нэма, а у тебе есть. Завидно будет. Тебе начнут проверять, а ты ж еще никто». Я окончил с «отличием», понимаете, я уже оперировал, я уже был врач все-таки. Он мне говорил: «Ты никто». Ну, для них, имеется в виду. «Ты его зыми. Они тебя будут подначивать, и тебе будет трудно, а вот когда ты поработаешь и тебе полюбить, я тебе его сам надену перед строем». Я снял этот значок. Прошло несколько месяцев, в общем, ну, дело пошло. Он построил строй и под аплодисменты повесил знак, сказав: «Теперь ты академик летческих наук».

Вот это один пример мудрости. И второй. Прошло месяца три. Работать было легко, я имел хорошее образование, подготовку медицинскую и авиационную, так как окончил специальный факультет с хорошей профессиональной подготовкой в области авиации. Идут полеты ночью. Погода плохая, туман, горы кругом. Панченко ко мне подходит и говорит: «Врач! У Шаповалова насморк». Я перед полетами осмотрел всех летчиков. И говорю: «Товарищ командир! Никакого насморка нет у Шаповалова. Я его смотрел.— А я тебе говорю, насморк». Я отвечаю: «Ну, мало ли что вы мне говорите. Я врач, а вы нет». Он меня обнял и говорит: «Ты дывы, кажут, ты умный, а ты який дурак». Дело в том, что Шаповалов к полетам в усложнившихся погодных условиях психологически не был готов. У него есть класс, он допущен, придаться нельзя. Есть летная этика. Нельзя унижить, поэтому надо что-то придумать этакое. Ну, действительно, заболел и т.д. Вот момент точного понимания. Ведь эта профессия очень опасная. Надо очень чувствовать, кого пускать. Это люди войны, которые еще не имели высшего образования, но имели отличную человеческую подготовку, глубокую нравственность, четкую справедливость. Это удивительно и радостно.

Это была настоящая школа моего воспитания, так как ценности были человеческие. Вот когда говорят о нашем поколении, что они были зомбированные советской властью, я это принять не могу. Прошел длинный путь и дошел до очень высоких должностей, был везде, кроме Политбюро. Такой нравственности, такой чести, как у этих людей, никогда не встречал. Такой жизненной школы, как на далеком, захолустном аэродроме Ханкала, никогда больше не проходил. Никогда. И эти люди, которые не имели «поплавок», но имели веру, честь и долг, сердце летчика и преданность государству, причем преданность делу. Этого нельзя забыть. Я был, есть и остаюсь преданным летчикам моего полка, тем, кто воспитал меня Человеком. Кто-нибудь из моих пилотов прочтет это и скажет: «Володя не врет», потому что все, чего я достиг, я достиг благодаря летчикам. Когда стал доктором, академиком, профессором, я всегда говорил: «Ре-

бятя! Да я ж ничего не сделал, я только с вас списал». Я с вас списал эту жизнь, потому что это давало и для научной работы очень много. Истина все же в полете. В этом не было лукавства. Это была правда.

Но не все двигалось гладко. Несколько слов об этом. На общей партийной конференции гарнизона г. Грозного было обсуждение программы партии, и был в ней чертов пункт «Жить при коммунизме в 80-м году». А меня послали в командировку, я помогал семьям чеченов в горах. Мы туда ездили их лечить. У них был туберкулез, трахома, лихорадка «КУ», брюшной тиф, сыпной тиф. Они только вернулись в 56-м году. Были созданы врачебные бригады для лечения детей. В горных аулах царил абсолютный феодализм. Никакой советской власти. Было многоженство, главенствовал шариат, основные люди, которые управляли, были муфтии. Очень странно было на все это смотреть. Ну, мы как врачи делали свое дело, минуя марксизм.

Возвращаюсь с гор, утром мне говорят: «Ты должен ехать на партактив. Большой партактив в г. Грозный.— Да я только приехал.— Сказали, ты поедешь. Ты член парткома, езжай». Я приехал. Летчики сидят сзади, играют в «морской бой». Потом мне записка приходит из президиума. Замполит мне пишет: «Вова! Надо выступить». Я не готовился. Ну, надо, так надо. Я вышел. Все, что нужно, красиво сказал. Потом говорю: «У меня вот есть предложение. Пункт насчет коммунизма вычеркнуть». Зал так сразу заинтересовался. А это весь гарнизон, человек 600 коммунистов сидят. Вел совещание член Политбюро Кириленко. Я высказал сомнение о том, что коммунизм наступит в 1980 г., потому что в стране еще есть феодализм. Вы тогда Ленина читайте. Ну, что же это? А до этого, как назло, в журнале «Партийная жизнь» написали, что такое коммунизм: 15 костюмов, 10 ботинок. Ну, такую дурость, ужас какой-то. Я еще на партсобрании по этому выразил сомнение. После выступления мне поаплодировали. Я закончил патриотично. Заклучая, Кириленко говорит: «Здесь выступал молодой офицер, очень хорошо выступал. Не ругал меня, ну, молодо-зелено. Ну, что, товарищи, простим. Недопонимает немножко, не будем этому придавать особое значение». Я поднимаю руку и говорю: «Я ведь внес предложение пункт о коммунизме снять и прошу собрание проголосовать. Тут уже зал и политотдел дивизии были крайне удивлены. Проголосовали. Один я был против и человека 4 воздержались. Ну, дальше покатилося. (Заместитель начальника политотдела дивизии полковник Кацен доложил, что я кликуша, недисциплинированный офицер.)

Не буду рассказывать о парткомиссии, о промывке мозгов. Никто меня не преследовал. По-человечески я понимал, что Политуправлению сделал бяку. И они ответили «адекватным образом». Дали команду отправить на Курильские острова, вернули представление к награждению

орденом «Красной Звезды». Меня вызвал комдив и сказал: «Вова! Беги! Ты должен учиться». Я ему говорю: «Михаил Иванович!» (Полковник Воронин. Живой он сейчас. Ему 84 года.) Я говорю: «Михаил Иванович! Да у меня ведь в личном деле 40 суток гауптвахты, пока я учился в Саратове на факультете. Ну, кто меня примет в такой секретный институт?» Он отвечает: «Это наши дела». Есть карточка поощрений. А у меня уже было много благодарностей. Меня и к ордену «Красной Звезды» представляли, и к присуждению звания досрочно, у меня нормально все было. Написал на меня геройскую характеристику и говорит: «Поедешь скрытно поступать в аспирантуру». А бумажка пришла в аспирантуру в какой-то авиакосмический институт. Я понятия о нем не имел. Вот когда уже Гагарин слетал, тогда мы кое-что об этом институте узнали. Воронин говорит: «Езжай в командировку и никому не говори, что ты поехал».

Так я появился в 1962-м году в Москве за два дня до экзаменов. Очень был большой конкурс, но я уже приехал с диссертацией. На этой диссертации один из ученых, Абрам Моисеевич Пиковский, написал: «Рябой кобылы сон». У меня по немецкому языку была четверка (я сдал кандидатский минимум). И мне говорят: «Проходной бал — только “отлично”, пересдавайте “четверку” на “пятерку”. Я знал, что могу только пересдать на «тройку». Поэтому говорю: «Нет, не буду». Короче говоря, только должны были отличники пройти, но тут одному товарищу предложили сразу стать младшим научным сотрудником, он согласился, освободив для меня место. Так я стал адъюнктом (аспирантом) 7-го Государственного научно-исследовательского испытательного института авиационной космической медицины. Считаю уместным несколько раскрыть содержание работ в этом институте на тот период (1959–1962).

Необходимо оговориться: воспоминания тех лет пишу не по дневникам, а по памяти. Что же я увидел глазами капитана из захолустной станции Ханкала? Сегодня я знаю гораздо больше, и все описано в моих научных монографиях. Но мне важнее чувства «простого советского офицера», которого послали учиться. И не просто послали, а перед строем вынесли Знамя полка и благословили на верность Авиации. И сделали это святое действие не коридорные шаркуны, а боевые летчики советской России.

Осуществление возложенных на меня надежд

Институт жил, трудился, излучал победный дух — в космосе Ю. Гагарин Г. Титов, А. Николаев, В. Быковский! Впереди грандиозные научные исследования. Институт награжден орденом «Красной Звезды», т.е. *бое-*

вым орденом, многие сотрудники удостоены высоких наград. Без защиты присвоены ученые степени докторов наук. Но хвастовства не было, была гордость, энтузиазм, готовность почти всех сотрудников лететь в космос. Обращала на себя внимание сплоченность вокруг теперь уже знаменитых руководителей В.И. Яздовского, О.Г. Газенко, А.М. Генина, П.К. Исакова, Ф.Д. Горбова. Влиться в этот коллектив мне было нелегко. Я жил авиацией и помнил клятву у знамени: добиться, чтобы летчика воспринимали как человека летающего. Но в Институте царил дух космонавтики. Поэтому опишу не научно, а органолептически то, что наблюдал, чувствовал, изучал на этот период времени. Конечно, многое видел поверхностно, но правда мне не изменяла.

Ситуация была такова. У инженеров и конструкторов было много данных относительно того, что касалось ракетной техники, связи и даже самого корабля. Были труды Циолковского*, запускались ракеты, был Ф.А. Цандер, был С.П. Королев, был конструктор «Востока» К. Феоктистов, была «Катюша», были реактивные двигатели. Конечно, без Королева ничего бы не было. Я Королева знал и могу это абсолютно авторитетно подтвердить. Были великие ученые и конструкторы, теоретики: В. Глушко, Н. Пилюгин, А. Благоврахов, М. Келдыш. Но никто не знал, как поведет себя человек в невесомости. Как поведет себя человек в таком отдалении от Земли. Никаких данных не было. Кто возьмется и кто решит этот вопрос о допуске человека в космос. Ведь человека будет запускать не партия и не инженеры. Допускать его будут люди, т.е. врачи. И отвечать за безопасность жизни космонавтов было поручено не Академии медицинских наук, не Минздраву, а институту авиационно-космической медицины. Начальником в это время был А. Покровский. Всю первую организацию взял на себя, начиная с экспериментов на животных и заканчивая непосредственно подготовкой Ю. Гагарина, Владимир Иванович Яздовский. Яркая, могучая личность — «медицинский Королев». В первую группу руководителей вошли В.И. Яздовский, О.Г. Газенко, Н. Гуровский, Е. Карпов, А. Генин, А. Серяпин.

...Прежде всего, надо было осмыслить в патогенетическом, эволюционном, адаптационном, онтогенетическом ключе специфику всех новых угроз здоровью и работоспособности в космическом полете.

Институт напрямую нес ответственность за жизнь человека в космическом полете. И разрешили полет Ю. Гагарину не инженеры, и не ЦК

* Циолковский К. «Свободное пространство» (1883); «Вне земли» (1895); «Исследование мировых пространств реактивными приборами» (1903); «Ракета Р» (1954).

КПСС, а врачи, ибо они гарантировали, что все будет нормально. Хотя полной гарантии никто дать не мог. Опишу состояния наших врачей и ученых. Первый главный вопрос: какого человека послать? Какими он должен обладать качествами? И какую ему поставить выполнимую психологическую задачу? И что он как человек представляет собой в космосе? Разные специалисты готовили Гагарина. Одни готовили по кораблю, другие — по системе управления, третьи — по системе связи, политические деятели по вопросу, что мы, Советский Союз, значит, наше общество, обошли империалистов. Вперед, за Родину. Задача врачей была не только медицинская, но и психологическая. Психологически надо было подготовить, т.е. вселить уверенность кандидатам, что мы их физически и психологически к полету подготовим. Далее ознакомить с факторами, которые на него будут воздействовать. Провести полноценную, системную психофизиологическую подготовку, сформировать социально-психологические, биологические резервы...

Общая психологическая подготовка проводилась на лично-индивидуальном доверительном уровне. Многие сделали для отбора врачи авиационного госпиталя (Е. Федоров, Бряннов, Горбов и др.). Врачи института (В. Терентьев, А. Еремин, А. Котовская, Е. Юганов, Л. Головкин, В. Попов, С. Гозулов и др.) в процессе психофизиологической, психосоматической подготовки внушали космонавтам: «Перегрузки ты перенес, вибрации перенес, шум перенес, одиночество перенес. Твой организм вполне готов переносить эти нагрузки, и поэтому ты сможешь в полете надежно работать. Ты полетишь, ты готов. Ты готов физически. Ты уже и в невесомости немножко полетал, испытывая наслаждение, сидел в сурдокамере и пел песни... Поэтому психологически ты готов. Тебя не должно ничего сильно тревожить». Когда стало ясно, что полетит, скорее всего, Ю. Гагарин, ему отдельно советовали: «Главное, собирай информацию. Займись в полете делом. К себе сильно не прислушивайся. Ничего с тобой не будет. Пульс, дыхание учащаются. В невесомости вестибулярный аппарат будет немножко досажать. Но ты на это внимания не обращай. Ты займись делом. Ты должен наблюдать. У тебя есть задача. Ты наблюдаешь вот за этим, вот за этим, вот за этим. Запоминай. Запоминай и наблюдай». Психологи должны были его отвлечь от доминантного контроля за своим самочувствием. Тем более что контроль на Земле о его состоянии был, он летал под медицинским контролем. «Это первое. Второе. Тебе надо найти что-то более интересное, чем то, что было при подготовке на земле. Чем отличается все-таки реальный полет от того, что ты ощущал и воспринимал на тренажере. В полете есть много нового. Вот на это новое, пожалуйста, обрати самое пристальное внимание для того, чтобы помочь нам, психологам и врачам, может быть, что-то перестроить

в тренировке. Возможно, мы не все сделали. У тебя действительно появятся какие-то физические изменения. И нам это очень необходимо знать. Ты работаешь с новизной, и с новизной, пожалуйста, работай. И третье. Если будет какая-то экстремальная ситуация. В экстремальной ситуации, ну, мало ли какие вопросы могли возникнуть. Если это экстремальная ситуация, к примеру, корабль разгерметизируется. Ничего страшного, все произойдет мгновенно, пугаться будет некогда. Не успеешь. Но этого не случится, корабль надежнее самолета, на котором ты летал. Могут возникнуть другие вопросы, какой-то там стук, какое-то отклонение. Ты должен быть готов к его преодолению. И самое главное, должен быть готов грамотно сформулировать, что происходит, чтобы дать на Землю информацию, чтобы была тебе нормальная подсказка. Поэтому не думай сейчас о последствиях, твоя готовность в том, чтобы своевременно точно сформулировать, что происходит». Таким образом, все время вовлекая его в рабочую деятельность, с него снимали стресс. Он переходит, как бы в привычный ритм. Необычную ситуацию переводит в привычную. Это удается, когда человек занят делом. У нас был огромный авиационный опыт полетов в экстремальной ситуации. Отказы в аварийной ситуации, испытания. Нужны были испытатели, и наши люди многие — врачи, летчики имели опыт. Поэтому у нас был опыт полетов, испытаний в экстремальных ситуациях, и мы знали, как только ты в работе, все, психологического стресса нет. Стоит только чуть-чуть замкнуть стресс на себя, все — начинается страх, начинают холодеть руки, появляется тяжесть в теле и голове. Начинают приходить в голову дурные мысли и т.д. И ты теряешь вовлеченность в ситуацию. Когда ты работаешь, должен думать не о последствиях, а о построении стратегии программы поведения по минимизации воздействия аварийной ситуации. Именно система вовлечения в другую деятельность и делала ее значимой. Мы не обращали внимания на то, что он герой. Нет. Мы героизм все время принижали. Есть нормальная рабочая деятельность, ты же летчик. Это твоя профессия рисковать.

И это делалось намеренно, потому что, когда человек летит и думает, что он герой, малейшая ошибка — и он понимает, что он уже теперь не герой, а это конец личности. Поэтому надо в полете быть совершенно простым, рабочим человеком, героем потом станешь. Не спеши быть героем. Выполни задачу. Все должно быть в простоте, не надо ничего накручивать очень сильно. Надо вооружиться методически. И Гагарин слетал очень спокойно. В принципе он слетал, как и ожидалось. Он был наиболее подготовленный. Потому, что у него было более развито высокое чувство юмора, мужицкая хитреца и была, самое главное, естественная простота в общении и в подходе к делу. Он ничего из себя не строил. Был гармоничен, уровень простоты,

уровень активности, доверительность в общении и, конечно, открытость. В открытости есть честность, в открытости есть психологическая готовность откровенно общаться. Откровенность проявляется в критике и самокритике. Я знал Гагарина до полета. Мы с ним играли еще в Саратове в баскетбол. Поэтому мы с ним были знакомы. Я не был его другом, но мы достаточно уважительно относились друг к другу...

Что значит подготовка этого полета? Во-первых, в процессе подготовки были сотни экспериментов с животными. Сотни экспериментов были посвящены тому, как питаться в скафандре, как обогреть, как восстанавливать нарушения сердечной деятельности и дыхательной системы, психики, и т.д. Надо было изучить все факторы полета, унять степень агрессии невесомости. Был целый ряд волнений, что человек может сойти с ума. Человек никогда ранее так далеко не уходил от Земли. А это очень сильно влияет. В авиационном полете на высоте 30 км человек по-другому видит небо и уже по-другому видит Землю. У него появляется целая масса неземных ощущений. У него появляются ощущения причастности к Вселенной, причастности к вечному... и т.д. Мы имели материалы по летчикам, особенно в процессе высотных полетов, частично использовали их при подготовке к полету Гагарина* и т.д. Отбирали из 5 тыс. людей абсолютно здоровых и мотивированных, готовых идти, *не на подвиг*, но готовых *отдать жизнь, если понадобится*. Надо было сформировать мотивацию. Надо было эту мотивацию привести в рабочее состояние. Было выполнено сотни других экспериментов. Как покидать корабль, сможет ли он управлять парашютом и т.д. Как вести правильно радиообмен, как правильно поставить речь, как правильно реагировать на различные аварийные сигналы. Надо было все записать, запротоколировать, посмотреть, проверить и т.д.

И это колоссальная задача была под силу только Науке! Я имею в виду науку о человеке, прежде всего, биологию, физиологию, медицину, психологию. Когда подписывали документ о том, что человек в космосе останется жив, за этим стояла колоссальная научная работа и мощное научное обеспечение. И, конечно, решение этих задач раздвинуло наши горизонты. Многие эксперименты ставили впервые. Мы проводили эксперименты в невесомости на самолетах и на центрифуге, в барокамере, в сурдокамере. Надо было лежать и в снегу, и в воде, и в пустыне, и в море. Как пить соленую воду и как из нее приготовить дистиллированную.

* Порой приходится сталкиваться с мнениями инженеров-космонавтов и известных конструкторов КК о том, что отбор летчиков был ошибкой ВВС. Вот уж воистину, каждый должен заниматься своим делом.

Всему этому надо было научить. И как есть ящерицу, и как есть змею, и как ее заговорить. Столько было проведено работ! Причем до этого врачи ставили эксперименты на себе, потом были солдаты-испытатели. Ну, скажем так, мягче, с участием испытателей. И ударные перегрузки, и на центрифуге. Сколько ученых было задействовано по исследованию факторов риска, а их примерно около 400, которые могут действовать в невесомости, и под каждый фактор были проведены эксперименты и были подготовлены люди. Не на одном же человеке. Надо было статистику получить. Сотни людей добровольно подвергались испытаниям. Это была колоссальная работа, и наука получила очень много совершенно новых данных о резервных возможностях человека работать на пике экстремума. Это было расширение научного горизонта. И было видно, что эволюционно человек не подготовлен к этому и что надо было заново формировать новые органы (функциональные органы). И эти органы были сформированы. И люди выдерживали то, что им не положено было выдерживать. Эволюционно человек не подготовлен, у него нет этих возможностей. Надо было сформировать эти резервы. Трудно представить, какая фундаментальная задача стояла перед наукой. И наука ее решила! И мы гордимся тем, что не потеряли ни одного человека. Ну, кроме несчастных случаев. Были нюансы, но они были прогнозируемы. Мы прогнозировали, что некоторые космонавты могут дать сбой. И они давали сбой. Наши прогнозы не приняли из-за политики. Космос вообще мало, недостаточно изучили, потому что много было политизировано...

Уже с 57-го года все начиналось, но количество людей, допущенных к этому, было маловато. Когда приехали космонавты, надо было ими заниматься, и тогда была уже поставлена задача. А в начале все было закрыто. О том, что человек все-таки будет летать в космос, знали десятки людей. Это, конечно, мешало начать более широкий фронт работ. А когда космонавты приехали, срок был определен – 2,5 года. Поэтому нельзя сказать, что это была такая торопыжная система. Не было. Другое дело, что количество экспериментов с животными действительно было мало, недостаточно было для полной надежности.

И началась работа по подготовке человека в космический полет. Во-первых, начались работы на биологическом материале. Был создан специальный виварий. Были в нем змеи, собаки, крысы, обезьяны и т.д. Исследовали на животных переносимость факторов полета. После этого запустили собак. Вы помните: Лайка, Стрелка, Белка.

Институт к этому времени занимался освоением сверхзвуковых самолетов. Надо было определить, как человек будет переносить эти нагрузки в воздухе. И вибрация, и шумы, и перепады барометрического давления, и большие перегрузки. Это связано с большой скоростью, совсем

другое восприятие мира и т.д. И надо было определить, какое здоровье должен иметь человек. И в нашем институте работали: физики, математики, инженеры, врачи, физиологи, психологи, биологи, методисты, педагоги. Представляете, какое системное мощное учреждение? И очень системно работали. Поэтому и выбрали этот институт. Повторюсь. Были стенды, где проверялись все факторы полета, которые человек испытывает в воздухе, все было и на земле в реальном масштабе времени. Проводили испытания сначала на биологическом материале, в том числе на бактериях и т.д. Потом на животных, потом на себе. Все врачи этого института все делали на себе. Потом на солдатах-испытателях. Позже писали: «Там издевались над нашими детьми». Так вот, над детьми не издевались, а сначала офицеры-врачи все испытывали на себе и только потом на солдатах-испытателях, и последние уже шли летчики-космонавты^{*}.

Я был испытателем катапультных тренажеров. С 12-кратной перегрузкой подбрасывали на катапульте. У меня был вес 55 кг. Правда, мне сломали один позвонок, но это было потом. На себе испытывал лазерные лучи, лежал в холодной воде, вертелся на центрифуге и т.д. Причем все это бесплатно. Но была идея, был интерес. Поэтому все было действительно испытано на себе. И в институте почти все врачи, каждый в своей области, испытывали на себе те факторы, при работе с которыми они приобретали научную специальность. С физиологией было понятно, но неясно было с психикой. Как отобрать человека, какого отобрать в космос? И вот первые 7 космонавтов, потом их стало 10. Они жили в нашем институте. И первыми ими занимались врачи. И первый начальник Центра подготовки космонавтов в Звездном был врач Е. Карпов. Это был наш врач. Организовывал все эти работы профессор В. Яздовский, профессор О. Газенко. Потом А. Генин, Н. Гуровский, Е. Карпов, В. Попов, А. Серяпин, А. Котовская, можно назвать массу фамилий. Но дело не в этом. Всех сложнее было психологам, потому что было неясно — как поведет себя человек. Ведь недаром замок специально сделали, когда Гагарин летал. Он должен был назвать сначала код, подтверждавший, что он в порядке, а потом давать импульс на спуск. И когда он полетел, ему все на ушко шептали цифры кода. Боялись, что человек может сойти с ума.

В сурдокамере космонавты сидели и по 7 дней, и по 40 дней в абсолютной изоляции. Психологи изучали энцефалограмму, изучали тревож-

* См. кинофильм «Космические лощманы». Режиссер — С. Линников. Студия «XXI век», 2006.

ность. Применяли методы психоанализа Фрейда. Федор Дмитриевич Горбов, основатель. Он был прекрасный клиницист, психоневролог. Уточняли, как люди: боятся — не боятся, тревожатся — не тревожатся, какой уровень чувства юмора, какой запас прочности по общению, какая эмоциональная устойчивость. Придумали массу психологических тестов, изучали коллективистские начала, возможности работать с самим собой, обучали аутогенной тренировке и т.д. И отбирали все-таки летчиков. В психологическом плане они были лучше подготовлены. Было собрано очень много научных данных по физиологии организма. А психологам было важно установить, каков его мотив к полету? Стать героем или познавательный интерес, или сделать вызов, показать, что он самый смелый мужчина, и т.д. Мотив и соотношение его с характерологическими качествами, темпераментом и т.д. Практически впервые психологи глубоко исследовали интеллектуальную, волевою, аффективную сферу. Не могу не отметить высокомерное отношение физиологов, врачей к работе психологов. Только благодаря таким талантливым ученым, как К. Платонов, Ф. Горбов, В. Попов, мудрому врачу Е. Федорову, физиологу Малкину, врачам-летчикам Н. Федорову, В. Лазареву удалось создать космическую психологию (В. Мясников, В. Лебедева и др.). Секретность не позволила привлечь ученых-психологов из университетов. Как ни обидно, но даже такие корифеи, как А. Генин, О. Газенко, Н. Гуровский, недопонимали роль психологии как ведущей научной дисциплины. Ибо организм начинается с физиологии, а человек с нейрона, обладающего архетипом памяти разумности Творца.

Очень важно было установить *отношение* к своей карьере, к своей судьбе и т.д. И вообще был мощный экспериментальный отбор (сурдокамеры, центрифуги, барокамеры), выводили общий балл, кто обладает необходимыми человеческими качествами, физиологическими, психологическими. Не просто так отобрали Гагарина. Нельзя сказать, что он по всем параметрам самый лучший. Были примерно три лидера, которые могли на это претендовать. Но в человеческом плане Гагарин имел преимущества. Это его исключительная общительность и доброжелательность, добрая душа и открытость. Это было очень важно. Работали день и ночь. Работали все с энтузиазмом. Подготовка к космическим полетам — это эпоха.

Мое непосредственное участие: я был в Лунной программе. Тоже было очень интересно. Лунная программа, по которой должны были на Луну лететь. Отобрали 7 человек: В. Шаталов, Г. Береговой, Г. Шонин, В. Демин, В. Вольнов, Е. Хрунов, Г. Катас. Тогда не было цифровой техники, и специальный институт в Калининне разрабатывал математику. Надо было выйти над Луной и сделать импульс двигателя для того, чтобы сесть

на Луну. И надо было по секстанту, как еще Колумб, определить между звездами расстояние, взять эту цифру с секстанта, по номограмме найти тот угол, под которым ты должен спланировать импульс рабочего тела, который тебя забросит на Луну. Так вот, моя задача была очень простая. Я должен был участвовать во всех испытаниях, космонавтов: в барокамере, на центрифуге, во время плавания, занятий спортом, в снегу. И проводить тестирование на их способность после этих нагрузок все-таки прочесть, увидеть, правильно принять решение. Принцип недоверия к человеку возобладал. Все время человеку немножко не доверяли (см. раздел воспоминаний о Г. Береговом в этой книге).

Следующий этап, в котором я участвовал, — подготовка А. Леонова к выходу в открытый космос. Вел эту программу от института В. Попов, Л. Хачатурьянц, Е. Иванов, В. Степанцев. Очень много занимались с Беляевым, с Леоновым на специальном стенде. И должен сказать, что исключительный был подвиг не только Леонова и Беляева, но и тех, кто его посылали. Речь идет о риске, он был больше 50%. Вероятность летного происшествия в авиации допускает 10 в минус седьмой степени, т.е. на миллион посадок одна катастрофа. Так вот, у А. Леонова вероятность погибнуть была больше. И Гагарина посылали, и Леонов выходил в космос. Не было полной гарантии. Не было. Чтобы решиться на это, надо было иметь огромное мужество и, конечно, знания. А. Леонов очень способный, очень талантливый, очень эгоцентричный человек, очень упорный. Его выбрали совершенно справедливо.

Надо сказать, что подбор был строго объективен. Вот, чем авиация хороша, что у нас по благу не сядешь, в смысле на ВПП. Ну, нельзя по благу стать испытателем. Когда совесть потеряли, начали «по благу» и в космос брать. Но в те времена было все честно. Про Терешкову, говорят: вот она комсомолкой была, ее как комсомолку послали. Да ничего подобного. Она была достаточно подготовленным человеком и по сравнению с теми девочками, хотя там были мои друзья — Валя Пономарева и Ира Соловьева. Одна психолог, мастер парашютного спорта, другая — летчик, кандидат технических наук. Но Терешкова имела свои достоинства, и комсомол здесь не так уж сильно повлиял.

И последнее, где уж я в качестве руководителя участвовал, это был полет «Бурана». Здесь было много тонкостей. Во-первых, до «Бурана» уже были испытания («Спираль»). Технические требования были подписаны Устиновым 8 ноября, т.е. в день революции. Я был членом макетной комиссии. К этому времени уже был начальником отдела, членом макетной комиссии. В техническом задании по «Бурану» было написано, что этот авиакосмический комплекс в первом варианте должен садиться с человеком на борту, не имея двигателей и не имея катапультных уста-

новок. Я сразу заявил, что мы против такого положения. На борту должно стоять катапультное кресло, чтобы пилот мог покинуть самолет, когда уже будет в плотных слоях атмосферы, и дополнительный, хотя бы маленький двигатель, если он не выйдет точно на полосу. Иначе он не будет иметь ничего для спасения, а помимо прочего, ко времени посадки у космонавта будет снижена работоспособность.

Естественно, нас никто не слушал, потому что ТТТ и ТЗ утверждены министром. Я в раздражении поступил, мягко говоря, не умно. В своей секретной тетради я написал: «Считаю, что это техническая диверсия». За что меня схватили под белые ручки. Я говорю: «Ну, везите меня к министру обороны, я от своего мнения не откажусь». Короче, мне организовали встречу с академиком Н. Пилюгиным. Н. Пилюгин — это ближайший сподвижник С. Королева. Он мне показывал расчеты и сказал, что я такой-сякой — это ладно, но то, что вы, молодой человек, хотите судить о таких проблемах, в которых вы не специалист, это нехорошо. Он беседовал со мной в спокойном тоне. На что я ему отвечал: «Автоматическое управление посадкой “Бурана” просчитано без учета надежности наземных систем управления. Опыт работы наземных устройств дальней и ближней навигации показывает их слабую надежность. Вероятность отказов не просчитана. Поэтому расчеты ваши по надежности посадки не полные. Потом меня привели к Лозино-Лозинскому. Лозино-Лозинский мне сказал: «Интересно, чему вы меня можете научить?» У него была своеобразная манера вести беседу. Поляк по происхождению, он вел себя, как шляхтич. Я ему говорю: «Я участник испытаний первого автоматического захода на посадку». В 63-м году в Советском Союзе была такая тема «Полет 01». Ведущий летчик — Адамович. Снижались до земли на автоматике. Частота пульса достигала 170 ударов/мин, все думали, что автоматика облегчает. И *19% было выключений исправной автоматики*. Человек не выдерживал. Он выравнивает, ему кажется, что не так, и он выключает, т.е. надежности 0,99% не было. Человек вмешивался в автоматику. Стал объяснять причины ненадежности системы «человек-корабль», выключение исправной автоматики. Он сказал мне: «Подожди, я запишу». Это было невероятно, чтобы Лозино-Лозинский какому-то доктору сказал, что он запишет его данные.

А я уже был ведущим специалистом, кстати, по «Бурану» по инженерной психологии. В ОКБ был стенд, и мы им очень много помогали. Очень много помогли с эргономикой. А самое главное — мы составляли программу. И. Волк был ведущий. С Игорем у нас было полное взаимопонимание, так как много участвовали в испытаниях авиационной техники. Он у меня был ведущим по испытаниям. «Буран» летал по другой глиссаде. У нас самолет идет по глиссаде посадки 3–3,5 градуса, «Буран»

снижался по ломаной глассаде 15–30 градусов. Летного опыта нет. И летали они на ТУ-22. Это самолет-бомбардировщик. И. Бачурин был ведущим летчиком, отрабатывали эти посадки. И.П. Волк был первым летчиком, который поднял «Буран». Когда он сел, сам сел, помните, какая была радость? И я до сих пор это помню и склоняю голову перед Лозино-Лозинским и перед Пилюгиным, перед всеми, кто занимался нашим «Бураном». Но хочется добавить некоторые интересные детали.

В законы работы автоматики заложили целый ряд управляющих действий, которые выполняли летчики на испытаниях «Бурана». Сначала летчики учили этот «Буран» летать. Там была масса всяких ошибок. Надо было учиться, как подобрать газ, как подвернуть, как удержать машину, чтобы она плавно входила в глассаду и т.д. И нарабатывали этот опыт И. Волк, Р. Станкевичус и др. И с них мы снимали характеристики. В законы управления САУ заложили некоторые характеристики летчиков. Поэтому автомат сажал, но не без участия летчиков. Обидно, что об этом не сказал Лозино-Лозинский. В автоматику была заложена работа летчика-испытателя. Это впервые. Это раньше называлось бионикой. Допустим, вы отошли чуть в сторону, способен ли теперь этот самый автомат повернуть. Надо же очень красиво повернуть. Способен ли он, допустим, подняться вверх и т.д. Какую дать порцию руля, в каком темпе это надо дать и т.д. Это вот все характеристики снимались с летчиков. Они первые летали. И «Буран» доводили до ума. И обидно было, что не полетел с человеком на борту. Потому что «Буран» — это все-таки уже элемент военного космоса. Потому что «Буран» — это аппарат, который может менять траекторию с человеком на борту. А если пофантазировать: можно подойти к спутнику, взять этот спутник и вытащить, как кассету, потом новую «кассету» заложить. К «Бурану» ревниво относились в ОКБ С.П. Королева, особенно К. Феоктистов считал военных недоумками. Думаю, что в его автоматизированном мышлении были изъяны не меньше, чем у военных. Каждому свое...

«Буран» — авиационно-космический комплекс. Это не значит, что он предназначен для нападения, это значит, что он предназначен для сдерживания. Я не очень люблю мадам Тэтчер, но мне приятно, что когда она приехала к нам, она сказала: «Войны не было потому, что в СССР были атомные бомбы». В этом есть очень большая доля правды. Это не значит, что наш «Буран» сбивал бы спутники. Но это значит, что вероятность защитить себя в нужный момент у нас появилась. Вот что это значит. Поэтому тут надо толково и правильно понимать. И обидно, что мы потеряли «Буран». Это огромная потеря для нас. «Буран» был сделан очень быстро, практически по-русски, с топора. С точки зрения дизайнера, эргономики было много недочетов. Но с точки зрения проработанности технических техно-

логий мы не уступали американцам. Абсолютно не уступали американцам. Вот только, может быть, немножко по навигации, по связи чуть-чуть. А так в основном это была очень сильная работа. И были внедрены технологии, которые американцам и не снились.

Люди должны быть благодарны летчикам-испытателям, которые поднимали эти аппараты, летали. Вы не можете себе представить, что такое летать на аппарате, когда у него нет двигателя, т.е. любая ошибка — это гибель. И очень хорошо поработали медики над кабиной, над информацией, моделировали все аварийные ситуации и т.д. Дело в том, что космонавт после невесомости должен был управлять самолетом, а пороги чувствительности изменяются. Т.е. я могу брать штурвал, и мне кажется, что очень тяжело. Я начинаю перетягивать. Если я ручку перетяну, то самолет может свалиться в штопор. Надо было это проверить. И летчик-космонавт летал на самолете ТУ-154, с него снимали все характеристики. Потом он летел в космос, прилетал из космоса, мы его сажали сразу в самолет и смотрели, какие возможны ошибки.

Первый человек, который этим занимался, был И. Волк. Он прилетел из космоса и сразу сел в истребитель МИГ-25-й и оттуда улетел в Жуковский. В этом был Игорь Волк. Были и забавные случаи. Первый полет я совершил с А. Поповым. А ответственным был за эту тему Леонов, от нашего института — я, а руководил нами Береговой. Я приезжаю на полеты, и мы полетели в Ленинск. Хороший парень Леша Попов, наш летчик военный, у нас нормальные отношения. Надели на него датчики. А там надо было проверить динамику порогов по усилиям, мышечное управление, координацию движения, т.е. нормальный научный эксперимент. Мы заходим на посадку, и я смотрю на осциллограф и вижу, что Леша-то Попов за штурвал чуть-чуть держится, на левом сидении КВС, который управляет самолетом. Я ему говорю: «Петь, ты брось, пусть Попов пилотирует. Потом, как же мы сравним, когда он прилетит оттуда? Тогда в чем будет наша наука?» Ну, Попова спрашиваю: «Леш, ты как? — Да я садился». Ну, давно не летал. А Леонов играет в шахматы сидит в салоне, а я в кабине. Сделаем круг, я командиру корабля говорю: «Ну-ка ручки положи на грудку. И давай, Леш, садись сам». Подходим к ВПП, и Леша самолет слегка упустил. Бьется бедный самолет о полосу (козел), прыгаем мы по полосе. Леонов с шахматами, как в невесомости, летает по этому салону. Зарулили. Все молчат. Ну, ЧП в общем-то. Тем более, что чуть не убили космонавта. Ему-то лететь же надо, он же у нас не просто испытываемый. Вышли, туда-сюда... Осмотрели шасси, вроде ничего. Шасси не подломилось, да и Леша перенес это нормально.

И потом он действительно полетел в космос, но он был один из лучших моих испытуемых, потому что когда он уже возвращался из космоса,

я ему всегда говорил: «На диктофон диктуй про все ощущения». Потому что надо было знать, в каком состоянии человека мы пустим управлять самолетом. Поэтому я хочу сказать, что в космосе сильное было научное обеспечение. Очень сильное. И по технике, и по связи, и по управлению, и по медицине, и по психологии. Отрабатывалось очень много. Так же, как выживание. Сколько раз медики лежали в снегу, в тайге, в океане плавали, без пищи, голодные. Вырабатывали все возможные резервы человека. Подготовка шла не наобум. Очень была сделана солидно и по всем вопросам. И, надо сказать, все время с риском для жизни. Все испытания, к сожалению, были с риском для жизни и для космонавтов, и для тех, кто с ними занимался. И парашютные прыжки, и выживание, и аварийные ситуации. Хотя страховка была большая. О безопасности полетов лучше всех сказал Галлай: «Истинная безопасность — через опасность». Чем больше вы пройдете через опасность, чем больше вы понимаете, знаете, что вам угрожает, тем более высокая ваша готовность к этому. Чем больше тепличности, чем больше камерности, тем более ненадежный человек. В опасной профессии этот человек должен иметь плюс надежность. Он должен принимать решения в дефиците времени, который дает только интеллект. Поэтому главное качество летчика-испытателя, летчика вообще и космонавта в частности — это, конечно, его интеллект.

Закончить космическую эпопею я хочу упоминанием еще одного момента, неприятного и для истории. С.П. Королев создал первый планер, на котором выполнил мертвую петлю. Он с нашим незабвенным Анохиным летал в Коктебеле. Все-таки к авиации был близок. Но вместе с тем, когда начали строить космические системы управления, космические корабли из-за недоверия к человеку делали с полностью автоматизированным управлением*. А человека, образно говоря, привязали — отвязали, привязали — отвязали. В начальном периоде это еще можно было понять, но, когда надо было стыковаться, когда надо было выполнять маневры, тогда человек должен был быть хозяином на борту. Он был единственным резервом автоматики. Мы уже к этому времени имели опыт. Создали теорию активного оператора, совместные системы управления. А в космосе к человеку никакого доверия. И сделали систему стыковки, с точки зрения инженерной психологии не соответствующую физиологическим законам. Грубо говоря, просто антифизиологичную. А в космосе я должен чувствовать машину. Вот можете себе представить: вы едете на автомо-

* И лишь на расстоянии 200–300 метров при стыковке кораблей космонавт мог перейти на ручное управление. Но ручное управление, с позиции эргономики, было порой за пределами здравого смысла.

биле, даете руль влево, а машина идет прямо. Ну, как вы себя будете чувствовать? Или наоборот. Вот вы дали газ, а машина мямлит, а там перед вами уже навстречу идет какой-нибудь грузовик. Ну, конечно, вы будете чувствовать себя совершенно неважно, будете вмешиваться в управление, делать нескоординированные движения и т.д.

Поскольку в космосе управление осуществляется импульсом, ты дал импульс, и сам корабль медленно идет, и вопросы коррекции очень затруднительны, т.е. надо было делать систему, что мы и предлагали, которая обманывала бы человека. Самолетом же человек управляет через бустера. Там же 90 тонн, а он одним пальчиком управляет. Он же думает, что он управляет, а на самом деле он дает только электрический сигнал, а уже бустера управляют механизацией. Однако человек в самолете чувствует, что это он делает. Естественно, предлагали в качестве новации способ обмануть человека, чтобы он чувствовал себя уверенно, тогда он должен управлять. Это в принципе сложнее, чем в атмосферном полете. Невесомость другая среда. Мы не могли пробить железного автоматчика К. Феоктистова. И все тогда доказывали, что летный опыт вреден, что летчика туда пускать не надо, что должен летать инженер. Летчики — не то.

Вопрос, связанный с проблемами автоматизации в космосе. В чем тут была тонкость? Дело в том, что американцы первыми отобрали в полет летчиков-испытателей. Это были достаточно опытные люди. Это были довольно известные летчики-испытатели, имеющие колоссальную образовательную подготовку, подготовку и жизненную, и испытательную. Наши же пацаны — это были обыкновенные лейтенанты. Они имели среднее образование, они потом уже получали высшее образование в Академии Жуковского. И кроме мужества, кроме желания себя показать, отдать жизнь, и кроме природных данных, у них ничего не было. А они летали *на испытательной полет*. Дело все в том, что об этом у нас не говорят, у нас космические корабли на вооружение не приняты. До сих пор не приняты. До сих пор идут испытательные полеты. Поэтому на испытательных полетах должны быть люди, которые могут оценить корабль по всем вопросам. И гигиены, и эргономики, и технических вопросов. А это были ребята, да еще после Гагарина такая слава. И каждый хотел тоже полететь. И каждый понимал, если начнет говорить отрицательно, то его не пустят. Это не партия и не ЦК, *это делали уважаемые главные конструктора*. У них тоже был свой тоталитаризм, своя жесткость и только слава. Уже запрограммированный герой и все вперед. И поэтому эти бедные лейтенанты стали капитанами, а когда возвращались, у них очень мало записей по части критических замечаний.

И вот Береговой как летчик-испытатель. Причем это был сильный летчик-испытатель. Вообще он очень талантливый человек. Случилось

несчастье — погиб Комаров. (Комаров — это летчик моего полка, с Ханкалы. Я, правда, его не застал. Я приехал, а он уже в Академию Жуковского уехал учиться.) Комаров погиб, наступила тягостная пауза. А шел новый корабль «Союз-3». И кто полетит? И тогда Брежнев сказал: «Ну, там же есть летчик-испытатель Береговой? Вот пусть он и полетит. Это его профессия». Таким образом, случайно оброненная фраза Брежнева помогла. А то он еще долго бы не полетел. Тем более у него еще гипертония была, т.е. придаться к нему можно было и докторам. Его поддерживал К. Вершинин, тогдашний главком, С.А. Микоян, в то время заместитель начальника института (ГНИКИ).

К этому времени уже многие слетали: Гагарин, Титов, Николаев, Быковский, Терешкова. 26 октября 1968 г. Г.Т. Береговой взлетел на КК «Союз-3». В полете были нюансы. Когда корабль выводят на первый виток, все себя чувствуют неважно. Потому что сразу начинается: кровь переполняет сосуды головного мозга от шейного бассейна, очень затруднен отток венозный и идет переполнение сосудов головного мозга. Когда показывают космонавтов в полете, заметили одутловатый вид лица. А поскольку происходит расстройство мозгового кровообращения, то обязательно нарушаются вестибулярные функции. И вестибулярные расстройства происходят из-за раздражения вестибулярного аппарата, но и за счет нарушения кровообращения мозга. Возникают иллюзии пространственного положения. Тошнота, рвота может появляться. *Все летавшие это прошли. У некоторых рвота была, и они не знали, где верх, где низ, т.е. чувствовали себя не в своей тарелке. И ничего не рассказывали друг другу. Вы представляете? Это в испытательной работе недопустимо. Честь испытателя — что бы ни случилось, он все расскажет, все опишет и скажет: «Да, я промазал. Да, я дундук». В этом было спасение всех, т.е. коллективный разум должен быть. Летчики-космонавты лишь отписывались и только — герой, Мавзолей и вперед.*

Первый, кто признался, что он чувствовал себя в полете неважно, был Г. Титов. Он был человеком высоких приличий, высокого интеллекта. Г. Титов был единственный что называется «рафинированный интеллигент». И он, естественно, как человек хорошего воспитания сознался: «Да, рвало». И это раскрутили. Тут медики не совсем точно сработали. В статьях появилось. Ну, как же так? Второй космонавт, герой и вдруг такой пассаж! Хотя это была *абсолютно естественная реакция организма, физиологическая норма*. И на первом витке никаких стыковок делать не надо, потому что надо сделать хотя бы 3–4 витка, организм адаптируется уже и все более или менее приходит в норму. А у Берегового был уже возраст (летчики рано стареют, у них в 35 лет отмечаются склеротические изменения сосудов, особенно у летчиков-истребителей, это тяжелая летная работа), у него,

конечно же, были сосуды не совсем в порядке, в том числе и клапаны венозные. И у него, конечно, начался весь этот «космический момент», и ему на этой же орбите дают стыковку. Он не может в себя прийти, да еще такая дурацкая система стыковки, которая, ну, совершенно противоположная, противоестественная. Пусть это люди знают, хотя бы от меня*.

Я процитирую К. Феоктистова почти без комментариев, и пусть летчики сами оценят грамотность конструктора в вопросах пространственной ориентировки.

«... в полете Береговой допустил грубейшую ошибку, при сближении с беспилотным кораблем ... он не обратил внимания на то, что корабль хотя и повернут к нему носом, но перевернут вверх ногами». Напомню, что корабль — это *шар*. «...Ориентация осуществляется с помощью антенн, расположенных *не на оси корабля, а сбоку*, на расстоянии 1,2 метра. На одном корабле антенна находилась справа от плоскости симметрии, а на другом слева. В процессе сближения ночью верх одного шара смотрел вверх другого шара, а низ смотрел на низ. Были четыре огня, два светящихся непрерывно (верхних) и два мигающих (нижних). Верх и низ, конечно, условные (?) и т.д.» Все это происходит ночью, с размытыми опорными точками в условиях зрительно-вестибулярных иллюзий, в условиях отсутствия обратной зрительно-моторной связи. Инженеру Феоктистову невдомек, что движение цели должно совпадать с продольной осью корабля, а не с вектором «сбоку». У человека вектор вертикали обусловлен силой земного притяжения. А в полете вектором перегрузки. В данном случае ориентация верх–низ, т.е. стабильного положения сигнализируется мигающими лампочками. Забавно, что Феоктистов сетует: «в автоматическом режиме при отработке все было хорошо», забывая, что у автоматики отсутствует вестибулярный аппарат. Когда читаешь саркастический текст Феоктистова (Феоктистов, 2000, с. 216–217), становится неловко.

И вот наступил драматический момент. Береговой делает первую стыковку и не стыкуется, не получается, не может подойти к кораблю. Во-первых, плохо себя чувствует, во-вторых, у него все-таки действительно летные навыки испытателя. Причем он летал на сложнейшие, тончайшие полеты, а здесь он не мог реализовать свои способности, даже свой талант. Пошел на следующий виток. Следующий виток заходит — не может состыковаться. И наступает дилемма. Если на третьем витке он не состыкуется, он остается вечным спутником. Он уже спуститься не сможет. Он понимает: его

* Эта ситуация подробно описана К. Феоктистовым в книге «Траектория жизни» (М., 2000). Описана пристрастно, без достаточной самокритичности. Ориентация была «вверх ногами», но это считалось нормой.

не хотели пускать, инженеры доказывали, что у летчиков не те навыки. Он понимает, что он Герой Советского Союза, он летчик-испытатель, у него, конечно, колоссальная амбиция (тут ему не откажешь), и он не справился... Представляете его состояние, его положение? И первая мысль: «Любой ценой третий раз буду стыковываться». Он мне это рассказывал, потому что мы потом с ним описывали эту систему. И он говорит: «Я решил — лучше вернусь, расскажу, какая система, какие ошибки, почему происходит, чем я буду вечным спутником и вечным позором. С другой стороны, вернусь, и все будут потирать руки: “Ну, мы ж говорили. Кого послали?” Вы представляете? Кто знает Георгия Тимофеевича, какая это для него была драма. И он соглашается с Центром управления на прекращение операции стыковки. Его посадили. Он дал телеграмму, чтобы я прилетел. Меня наше начальство не пустило, сказали: «Опасен». И уже когда он вернулся сюда, мы писали отчет. Это уже другой вопрос.

Я ни в коем случае наших великих героев не хочу обидеть, среди них много моих друзей: и Е. Хрунов, и Паша Попович, И. Волк, Р. Шонин, Г. Береговой. И вместе с тем, если бы мы сразу начали, как положено, испытательную работу, мы бы еще больше обогнали бы американцев. Американцы все-таки больше внимания уделяли ручному режиму. Они сделали гораздо лучше ручной режим стыковки. И, вообще, надо было доводить корабль до нормального состояния. И испытатели бы помогли конструкторам. В этом отношении обидно, мы упустили целый ряд возможностей.

Испытательные полеты надо было завершить, принять на вооружение корабли, довести их, так сказать, до ума. А многое делалось лихого. Станция «МИР», которая летала 15 лет. Ее же все время чинили. Кто ее чинил? Люди. Вот Мишин говорит: «Чего там делать людям?» Если бы там не были люди, начиная с Джанибекова и Савиных, которые вообще подвиг совершили, когда первый раз «потухла» эта станция. Вместе с бортинженером эту станцию оживили. Сколько раз там ее лечили? Хотя я против потопления станции «МИР», но вместе с тем испытывал боязнь за жизнь космонавтов. *Затопили-то станцию не из-за опасности, а из-за политики.* Поэтому им нет прощения. Топить им надо было по техническим причинам лет 5 тому назад. Но в принципе она политически нам очень была важна. Потому что это все-таки подвиг нашего народа и подвиг нашей страны. Такое количество лет летает. Но держали ее люди, летающие там. Когда три тяжелых аварии было на американских кораблях, их летчики-испытатели сели в ручном режиме.

Для чего мы хотим познать другой мир? Для кого? Для железа? Ведь нам надо же познать для людей, для своего развития, для определения своего места, для мироздания, для веры, для акме — вершины, куда достигают. Для этого надо двигаться. А просто спутник, пусть он летает. Т.е. тех-

нократический подход тупой. Тупой совершенно. Ну, я бы мог высказать очень много претензий нашей космической медицине. Не хочется мне. Для истории скажу только одно, что нельзя науку использовать только для сохранения жизни человека. Вся медицина сохраняла бы только жизнь человека и, фактически, научные исследования дальнейшие пошли слабо. Потому что мы должны были *в невесомости понять смысл жизни*. Можно было доказать космическое происхождение жизни. Можно было поставить эксперимент. Можно было. А, самое главное, мы могли разобраться с вопросами старения организма. Вот когда погиб Добровольский, Пацаев и Волков и впервые сделали паталогоанатомическое вскрытие, было видно, как постарели клетки. Колоссальное было открытие сделано, и его закрыли. И опять его закрыла не великая партия, а закрыли перепуганные медики.

Поэтому вопросы происхождения жизни можно было решать в космосе. И можно было поставить блестящие эксперименты. Особенно интересны такие вопросы: как перестроить организм, как наладить обмен веществ, как можно сделать человека невосприимчивым к токсическим веществам, как раскрыть тайну психического кода, как человек воспринимает Вселенную? В полете снились интересные сны. Космонавты попадали в век ихтиозавров. И они чувствовали себя этими клеточками, как они развиваются. Это все во сне, т.е. колоссальный эволюционный архетип. И они молчали, не рассказывали об этом. Только сейчас С. Кричевский выудил эту информацию у космонавтов. А это ведь научные факты — пробуждение архетипов сознания. Причем не на 100 тысяч лет, а на миллионы лет сознание работает. Очень много можно было получить от Вселенной. Вопросы адаптации. У нас же летают люди с ограничениями по здоровью. Таким образом, было широкое поле для познания глубоких механизмов адаптации. Много можно было сделать в науке. Но на человека так и не дали ни одного полета. Вот, когда погибли люди, я говорил О.Г. Газенко: «Давайте настоем на специальном полете для медицины. Проведем несколько полетов только для исследования человека, его психических резервов». Явно недостаточно было исследований по психологии человека. Освоение космоса у нас было технократическим. Жаль*.

Если бы оно больше было ориентировано на человека, больше было бы подготовленных людей, которые не позволили бы упасть отечественной космонавтике. На американской станции «Альфа» нам дали бы работать по остаточному принципу. Я знаю, что такое американцы. Но нужен ли нам космос? Очень нужен. И не для военных действий, не для ПРО. Просто,

* В.В. Лебедев первым описал жизнь в космосе, духовное состояние и помыслы развивающегося человека (Лебедев, 1996).

самое главное, человек должен осознать, кто он на этой земле, что он собой представляет и почему. Откуда это все берется? Мы не решили эту проблему. И на Земле мы ее не решим. Потому что мы не отсюда, нас занесли сюда. Это мы должны понять. И, даст Бог, вернемся мы в космос.

Шажки переходят в шаги

Теперь вернемся к вопросам авиации, которые мне ближе.

Чем начал я заниматься непосредственно, когда пришел в институт. Я уже отмечал, что написал кандидатскую диссертацию еще в полку — «Роль личного фактора в аварийной ситуации с благополучным исходом». Ее не приняли в институте. А.М. Генин сказал мне: «Вам надо подаваться в писатели». Дело в том, что в диссертации было мало экспериментальных данных. Это НИИ, а я из полка, из Ханкалы объявился. Но меня ведь послали с надеждой. И я решил все-таки попытаться промоделировать те аварийные ситуации, в которые попадали мои летчики, и остались живы. Вот такая у меня была внутренняя задача — защитить моих героев, которые были в Ханкале, и убедиться, что они мне говорили правду.

И так я попал в город Жуковский. Моя кандидатская диссертация была связана с инженерной психологией. Я туда ездил с Натальей Дмитриевной Заваловой. Она кончила МГУ. В последующем — известный ученый-психолог. Это мой первый учитель на научной стезе. Поскольку у меня не было научных навыков, не было подготовки, она меня учила. Она меня всему учила. И культуре, и поведению, и обработке материала, и честности в науке. Первые воспитатели — это мой полк, который меня создал, второй — Наталья Дмитриевна Завалова. В ЛИИ (Летно-испытательный институт) в г. Жуковском, будучи капитаном, я настолько прижился, что они не знали даже, что я военный. На свою карточку оборудование получал под грифом «совсекретно». Пробился потихонечку в полет. Там проходили испытания новых приборов. Исследовали, насколько эти приборы подходят человеку, оценивали время восприятия, внимание, цвет. Это больше была гигиеническая работа. А меня все-таки интересовала психология поведения, проблема человеческой надежности. Как-то там потихонечку я прижился. Читал лекции про холеру, про чуму, лечил, в волейбол играл за сборную, был перворазрядник по волейболу, в самодеятельности участвовал. И где-то через годик они уже думали, что я свой. Везде пробивался. И наконец-то пробился на самолет в испытательные полеты. И тут понял, что все-таки в авиации свобода есть, и это очень хорошо, потому что я начал потихонечку добиваться делать отказы

и моделировал информационное общение с человеком, исследовал принятие решения в условиях полной, ложной, конфликтной информации.

Меня интересовало, насколько инструкция соответствует реальной действительности в воздухе, насколько информации в кабине у человека достаточно для принятия решения и управления машиной в случае тех или иных отказов. И я считал, что только на отказах, на экстремальных условиях можно посмотреть и прозондировать проблемы надежности человека, т.е. где он ломается, на каком этапе, какие психические процессы. И потихонечку стал в программы вписывать: «оценить в аварийной обстановке». И так постепенно я начал вводить эти ситуации. Да, нам сделали пульта, и мы могли с пульта любой отказ ввести в воздухе. Это были герои-испытатели, а я был ведущий психофизиолог по программе. В армии главный — конечно, летчик, а на гражданке — тот, кто ведет программу, потому что он деньги платит. Поскольку отказы у земли, они шли по первой категории сложности. Тогда платили 400 рублей, ну, я был капитан, получал 120 рублей, а летчику платят 400 рублей за одну посадку. Можете себе представить разницу? Мне ни копейки, потому что военным не платили, кто летал в гражданке. Но я и не волновался, мне надо было летать, летать и летать.

И вот постепенно мне удалось создать целую теорию, концепцию моделирования различных экстремальных ситуаций на уровне взаимодействия психика человека — информация. И постепенно мы со своими сотрудниками отработывали такие вопросы, как построение аварийной сигнализации, построение автоматической системы управления, поведение при отказах, обоснование речевых информаторов. Все было связано все-таки с оценкой нового оборудования и с тем, в какой степени науку инженерную психологию использовали при проектировании техники. Количественные характеристики человека и вероятность его ошибок использовали в следующей модернизации самолета или в новом типе, эти данные вносили уже в проект, создавали стенды в нашем институте и начинали работать. Еще самолета нет, он еще на бумаге, а мы уже все проигрывали. И в течение 7 лет говорили руководству: вот, могут быть такие ошибки, такие могут быть сложности, надо так перестроить обучение, подготовку и т.д. Так возникла настоящая и истинная наука. Начали создавать свою научную школу*.

* Из нее вышли 8 докторов наук и более 30 кандидатов. Назову первых: В.В. Давыдов, В.В. Лапа, Б.Л. Горелов, А.Н. Разумов, Н.В. Федоров, Л.А. Вохмянин, Р.И. Брусничкина, А. Ворона, Л. Шаклеин. Все аспиранты завершили диссертации досрочно (И. Никитин, М. Телегин, В. Кострица, С. Айвазян, В. Сморгчов, Ю. Цигин).

В 1958–1962 гг. начали создавать полуавтоматическое управление. Автоматика состоит из автопилота и вычислителя. Вычислитель принимает всю информацию с датчиков и дает команды на директорные стрелки. Летчик должен эти стрелки соединить, и думать не надо. И казалось, это лучшее управление. Причем нужно очень точно заходить на посадку, поэтому человек теперь должен был полубезумно за этими стрелочками гоняться. И он ничего не видит больше. Ну, то, что мы называем, редуцируемый образ полета. Он ничего другого не видит, т.е. наступает доминантное состояние. Мы это увидели, как только начали вводить отказы. Идем на посадку, летчик гоняется за директорными стрелками, а мы летим в сторону от аэродрома. Сидит летчик, заслуженный летчик-испытатель СССР, а внимание поглощено командами двух стрелок. Он начинает терять визуально-пространственную ориентировку. Это всех ошеломило. А уже сделали системы, сделали математику. И какая-то медицина вдруг в это дело вползает. Это вообще было уму не постижимо. Причем я больше того добился, первый раз говорю «я», потому что это все-таки моя заслуга и моя гордость. Мы вводили в полете не информированные отказы. Этого вообще было немисливо добиться, удивляюсь, как я уговорил Васина Валентина Петровича. Как я его уговорил? Летчик заполняет полетный лист на одно задание, а в воздухе делает другое.

И вот, помню, с нами полетел летчик Нуждин. И мы вводили отказы двигателя неожиданно для летчика. Оценивали новые приборы с вертикальными шкалами контроля двигателя для «Антея». Вводим отказ двигателя, вводим отказ, выключаем, и летчик не знает это. Но он его обнаруживает через 20 секунд, через 40 секунд. Ну, двигателя 4. Потом, в конце концов, он обнаружил, но не ожидал такой гадости с нашей стороны. А потом мы моделировали как бы ложный отказ. Мы вводили, ну, допустим, там есть системы, и создается момент, т.е. разворачивающий момент, а шторы закрыты, он не видит, как вращаются винты. Мы ему искусственно создаем аэродинамический момент, и он говорит: «Ну, доктор. Не обманешь. Отказ двигателя». Мы снимаем шторы, а все винты крутятся. Этот летчик выскочил из кресла, бросил сиденье, схватил меня за грудки и стал бить об стенку и почему-то начал требовать паспорт. Даже до таких анекдотов доходило. Или еще пример: испытывали американский паравизуальный индикатор. Это индикатор для периферического зрения. Считалось, что он будет разгружать внимание. И, когда мы начали это испытание, мы заранее понимали, что в зрительной коре нет умственных клеточек. Периферия зрения работает, как тревога. Начали объяснять, что не надо летать на испытания с этим прибором, не пойдет он для этих целей. Но никто ж не верит. Мы разработали

методику: разгружали центральное зрение, потом включали прибор, и летчик должен был нажимать кнопку, когда увидит движение.

Летаем с Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем СССР, известным Шияновым Георгием Михайловичем. Это очень высокого уровня был испытатель, очень серьезный человек. А мне надо ему загрузить центральное зрение. А когда центральное зрение загружаешь, особенно сознание, то периферическое зрение резко сужается. И вот, мы с ним летаем по кругу, на лугу коровы пасутся. Я ему говорю: «Георгий Михайлович! Вот там коровы внизу. Я вас прошу, посчитайте их». Он считает этих коров, удивлен, но человек исполнительный, все-таки испытания идут. Он не понимает, зачем ему эти коровы. Прибор работает, все равно он не видит, и он пропускает этот сигнал. Мне это показалось мало. Я говорю: «Георгий Михайлович! Там есть черные и желтые. Сколько черных, сколько желтых?» Он их считает. Сели мы. Отводит меня в сторону и говорит: «Владимир Александрович, понимаете, я видел дураков, но не до такой же степени. Ну, кому я расскажу, что на посадке какой-то пацан заставляет меня коров считать». Потом я эту пленку расшифровал и показываю: при загрузке внимания и центрального зрения почти все сигналы, адресованные к периферии сетчатки, были пропущены.

История с директорными приборами. Когда были уже отработаны законы управления, мы увидели, что чувствительность директорных стрелок слишком велика на отклонение от глиссады снижения, это занимает внимание, и человек пропускает важные сигналы. А сигналы поступали за 18 км до ВПП. Если отклонился, ну, скажем, линейно от центра полосы на метр, уже сигнал пошел, и инженеры этим очень хвастались. А зачем мне этот сигнал за 18 км. Иду по курсу, мне ничего больше не надо. И теперь я делаю тысячу движений, гоняюсь вот за этой стрелкой. И мы сказали: «Надо менять законы управления». Представляете, это медики говорят об изменении законов управления. Ну, все, конечно, против. Все-таки мы доказали, подбирали законы управления, исходя из координации движения, распределения внимания летчика по приборам, т.е. вообще знание о человеке при конструировании техники и вписывание человека в систему существенно поднимали его надежность. И недаром в 1992 г. меня представили к званию Героя соцтруда. До этого судить хотели, потом представляли. Слава Богу, не дали.

Еще пример. Возникла сложность при внедрении автопилота для истребителя. Когда поставили автомат на истребитель, возглавил эту работу некто Александр Васильевич Минаев, в будущем замминистра авиационной промышленности. Тогда он был начальник отдела, я старший научный сотрудник в нашем институте. Он приехал и сказал: «Мы испытываем трудности. Мы установили автопилот на истребитель, но при его

отказе возникает очень большая потеря высоты». А это значит, что мы не можем снизить высоту. А нужно было немедленно летать помогать Сирии. Генерал-полковник И.И. Пстыго возглавлял эту группу во время боевых действий Сирии с Израилем. Помощь оказывали непонятно кому и зачем. Ну, это неважно. И вот надо было летать на предельно малых высотах для того, чтобы уйти от локатора и проскочить ПВО. А при отказе автопилота падение высоты 500 м. Значит, смерть паверняка. И ничего не получалось. И вот тогда Минаев пригласил нас поучаствовать в этой работе. Владимир Алексеевич Попов (мой начальник, врач-летчик, умнейший, талантливый человек) дал согласие на эту работу.

И вот мы с Натальей Дмитриевной Заваловой приезжаем на эти испытания. Нас пригласили руководители промышленности. И после первых же полетов, которые мы посмотрели, я говорю: давайте сформируем разные группы. Мы же научные работники. Экспериментальную и контрольную группы. И надо вводить неинформированные отказы. И вот, когда встал вопрос о неинформированных отказах, естественно, все стали против. Если в Жуковском все-таки испытательный центр, а здесь уже армия. Какие? Как это? Что это за глупость? Как это можно вводить, человека не предупредить, не подготовить? Уж не знаю, каким образом, но разрешили. И мы брали летчиков с Дальнего Востока, из Сибири, с Запада, чтобы они не встречались и вводили им отказы в воздухе на скорости 900 км/ч, вращение самолета $120^\circ/\text{сек}^2$. Записывали дыхание, пульс, многограмму. Брали кровь, мочу. Я в воздухе из вены брал кровь у летчиков, которые (пусть они меня простят) дрожали и боялись, в обморок падали от укола. Ужас. Орденами звенят, укол сделал — в обмороке лежит.

За эти исследования нас с Натальей Дмитриевной впоследствии наградили золотой медалью. Но получать ее нас кагебэшники не пустили. А награждали только в Канаде. В Канаду нас не пустили. Ну, и шут с ней, с этой медалью. Короче говоря, мы получили совершенно уникальные данные, это уже на истребителе, это не на тяжелой машине. Я в этих испытаниях сидел на земле. Столько переживал. И мы, в конце концов, открыли? Жалко, что Алексей Васильевич, царство ему небесное, помер. Мы открыли самое элементарное. Кто-то им внушил, что у летчиков возникают иллюзии, в частности, крена. Действительно, возникают. Так вот, если он будет медленно заваливаться при отказе автопилота в облаках, то у летчика может возникнуть иллюзия. Поэтому сделали рулевую машинку, которая при отказе уходит в крайнее положение (16 мм) и отклоняет элероны, соответственно самолет вращается с угловой скоростью до $120^\circ/\text{сек}^2$. Так, чтобы он не уснул там, давайте мы его сильнее крутанем. Это же анекдот. Столько мы, бедные, крови выпили у летчиков, потом разобрались. И подобрали те пороги, при которых он будет точно управ-

лять машиной при отказах. Угловое ускорение воздействует, возникает рефлекторное действие ручкой управления в обратную сторону. И если угловое вращение происходит с большой скоростью, то он может перерегулировать, и на этом несколько погибло летчиков. В том числе на ТУ-22. Поэтому мы подбирали угловые вращения, исходя из порогов и подбирали те величины, чтобы он возвращал ручку управления почти что в «ноль». И мы заставили безусловный рефлекс работать на безопасность полетов. И у нас была потеря высоты, вместо 500 м — 10 м на скорости уже 1000 км/ч. Сколько же мы людей спасли! Сколько спасли людей вот этой маленькой работой. Очень этим горжусь.

А дальше мы сделали еще больше. Мы создали систему так называемого совместного управления (М. Сильвестров, Казиров). Раньше как? Автомат отключил, и он держит, и ты сидишь, пассивен. Ну, одно дело в гражданской авиации, там экипаж — пять человек. Истребитель ведь должен вести воздушный бой. У него же колоссальный маневр. И мы сделали систему с инженерами. Называется она «Система совместного управления или активного оператора». Вот такая знаменитая была статья Ломова, Заваловой, Пономаренко. Откуда пошел «активный оператор»? Летчик управляет самолетом, когда он достиг заданной величины, он отпускает ручку, и автопилот выдерживает тот параметр, который задал ему летчик. Захватывает мое решение, мои действия, я управляю, а автопилот мне помогает. Это резко подняло активность человека в полете, его резервные возможности и позволило чувствовать себя главным в самолете, а не привязанным. Чего мы хотели добиться для космических кораблей в процессе стыковки. У нас уже был опыт. Причем мы же «вползли» в конструкцию самолетов. Сняли все характеристики, все количественные данные. И когда создавали автоматические самолеты, финансисты решили снять зарплату у летчиков. В газетах писали: «Кнопку нажал — взлетел. Кнопку выключил — сел». И это же не анекдот, я ездил в ЦК, в военный отдел, показывал свои кино съемки. В летных экспериментах «посадка до земли» в облаках у летчика выступали капли пота с голубиное яйцо, хотя автомат ведет. Как было трудно доказать, что все-таки человек — главный. И нам космос очень сильно мешал. Потому что они все отринули, потому что они в политическом авторитете-то были выше.

На самом деле мы создали с конструкторами так называемое штурвальное управление. Кабина МИГ-29 и кабина СУ-27 — это лучшие кабины в мире. И сделал эту кабину на 80% Институт авиационно-космической медицины вместе с летным составом.

Из драматических ситуаций — это проблема с «авиагоризонтом». Авиагоризонт — это прибор, по которому определяют пространственное положение. Где мое левое крыло, где правое, где верх, где низ. Основной

пилотажный прибор, с помощью которого летчик осуществляет пространственную ориентировку. У нас в России был принцип управлять собой в облаках. Ты управляешь собой, и прибор был сделан, как бы я сижу внутри самолета и управляю собой. А у американцев — наоборот, там крутится Земля, т.е. вокруг крутится пространство. Этот прибор хуже с точки зрения ориентации в пространстве. Человек управляет собой. И Земля у него стоит, она не крутится. Это только у курсанта она крутится, а у летчиков она стоит. Земное притяжение — вектор вертикали, он определяет пространственную ориентировку. В течение 90 лет 14–15% летных происшествий случились по единственной причине — утраты пространственной ориентировки.

И тут такой момент возник. Мы решили продать ЯК-42 итальянцам. Это был наш первый бизнес при Брежнев. Итальянцы сказали: «Мы купим этот самолет ЯК-42. Он нам нравится. Но вы поставьте авионику американскую». Наши достали прибор фирмы «Коллинз», наспех его переделали, конечно, в тысячу раз хуже. Мы начинаем летать, летчики путаются. Не годится. Мы начинаем проводить эксперименты, ничего не получается. А уже политика закрутилась. А раньше как было? Не один прибор делать, а сразу тысячу. Чего нам одна лопата? Огромные деньги вогнали. И сцепились. Вот мы, военные, и промышленность. И дело кончилось тем, что уважаемый Иван Иванович Пстыго написал на меня письмо в ЦК КПСС Савинкину, что я, Пономаренко, пользуясь ложным авторитетом у летного состава, запудрил им мозги, запутал и остановил технический прогресс. Ну, был бы товарищ Сталин, сколько я получил бы, соответственно? Меня вызвали в ЦК КПСС. Сначала в КГБ, потом в ЦК КПСС. Я прибыл и привез с собой, как Ручкой, два чемодана компромата. И я им показываю, что во всем мире окончательную точку не поставили на авиагоризонтах. И так, и так, и так. Но все-таки раз американцы до сих пор исследуют, значит, там у них не все так, как надо.

И потом наши эксперименты. Мы провели «дикие» эксперименты. Мы закрывали летчику приборную доску и шторками фонарь, в полете делали дезориентацию. Мы провели 860 экспериментов в воздухе с летчиками, летающими с разными горизонтами. Сделали 4 прибора на все вкусы. И показали, что русский прибор лучше. Этот бой был выигран. Это был один из моих самых больших боев. А когда я был в ЦК, показал наши отчеты по этой теме, меня оставили в покое. Сейчас — ирония судьбы. Два раза я ездил в Америку. Один раз фирма «Боинг» пригласила по этим авиагоризонтам, и Пентагон пригласил. А я когда выступал у них в 90-м году, я сказал: «Будете умирать на F-18. Будете. Потому что вы сделали маленький электронный индикатор на стекле и приборы 40 мм. У вас индикация наоборот. Над океаном там все-таки плохо видно, гори-

зонт плохо видно. Вы будете убиваться. Вы еще наедитесь своей индикацией пространственного положения «с земли на самолет». И через два года, как только они 18 человек уложили, меня пригласили в Пентагон. Даже вербовали. Но промышленность США не хочет брать наш принцип, потому что, как отказаться, если весь мир летает. Ну, как? Оказывается, у них самолеты не такие уж надежные. И вот 16 «Боингов» потерпели аварии и катастрофы из-за потери пространственной ориентировки.

Зарубежные летчики теряли пространственную ориентацию на больших углах крена и тангажа. По американскому авиагоризонту трудно определить, в каком положении находится самолет. Мы предупреждали их. И английский летчик-испытатель Девис предупреждал, что авиагоризонт неудачен. В Сиэтле, где делают Боинги, мы с летчиком-испытателем В. Овчаровым слетали на прекрасном тренажере. Присутствовал ведущий шеф-пилот фирмы. В. Овчаров ввел сложное положение. Я закрыл авиагоризонт и попросил шеф-пилота, когда открою, сказать, в какую сторону дать штурвал. Открыл прибор, «самолет находился в большом крене, с большим тангажом в спирали. Летчик определил пространственное положение через 7 секунд. Это уже поздно... Он отвел нас в сторону: «Товарищ генерал, у нас стандарт фирмы. Если я сейчас скажу, хоть только шепну, меня уже здесь не будет. Ну, мы же летаем все-таки и стараемся в сложные положения не попадать». Действительно, летают. За последние 10 лет в нашей гражданской авиации было более пяти катастроф из-за потери пространственной ориентировки. Много проблем с боковыми ручками, с джойстиками вместо штурвалов.

Психологически нельзя лишать экипаж чувства самолета. И Берегового, и мой принцип был такой: максимально использовать биологические возможности человека. Максимально использовать то, что дано Богом. То, что заложено в человеке. Тогда ты в трудной ситуации будешь спокойней, ибо, когда руки на штурвале, участвуют суставы, а это пространство, а когда у меня ручка зафиксирована, использую только часть анализаторов. Я выключаю целый ряд анализаторов. И пока все нормально, проблем нет. Но стоит завертеться — и катастрофа. В ЛИИ при испытании боковой ручки во время пилотажа не справились, катапультировались, один летчик погиб. У американцев часть летает с боковой ручкой, часть — с обычной. Действительно, с боковой ручкой с хорошей автоматикой летать легко. Но я придерживался принципа резервирования. Это принцип резерва, принцип надежности. Человек должен всегда знать, что у него еще есть резерв. Когда его этого резерва лишают, он герой, но внутренне он всегда в тревоге, потому что чувствует, что не сможет себя реализовать. И медицина здесь, и инженерная психология, и авиационная психология вписали свою страницу.

Момент еще очень интересный — лазерная система посадки. Лазерную систему посадки придумал конструктор Бережной. Это была особая фирма в Самаре. Они занимались лазерами для различных целей, в том числе и для специальных задач. И кто-то пришел к мысли, что можно высветить в небе курсо-глиссадную траекторию для полетов ночью. И эти лучи не подвержены электромагнитным излучениям, их прекрасно видно в дождь и в снегопад. Человек, принимая приборную информацию, представляет образ полета. А с лазером моя мысль выражена в физическом явлении. И когда мы начали ее исследовать, убедились: летчика надо учить по приборам заходить ночью, как минимум, три месяца. А здесь надо было готовить три часа. Более того, прибор компактный и очень пригодился бы для локальных войн. Когда в горах надо срочно обеспечить незаметность*.

И вот мы начали испытывать. И сразу началось: «Лазер выжжет глаза». Сначала на кроликах, потом на себе подбирали точные данные по энергетике. И сделали мы тоже около 400 полетов. И, конечно, эту систему стоило держать в резерве на случай военных действий, для партизанских дел и т.д. — это потрясающее открытие. Но у нас, как всегда: «Нет. Давайте, чтоб мы летали в облаках». А в облаках невозможно, потому что надо увеличивать энергетiku. Это опасно для глаз. Но в принципе эта система лазерной посадки могла быть использована для обучения курсантов полетам ночью. И где только я ни выступал. И на ВПК, и у Смирнова. Но, к сожалению, ее на вооружение не взяли. Это очень интересная система. Американцы приехали, хотели купить. Она была не секретная. Позже я уже был начальником института, и французы прислали письмо и потом, прислали своего представителя: «Дайте нам отчет». Уже пошла перестройка, уже пошла вольности, нас уже раскрыли, и французы подсуетились. «Дайте нам». Я говорю: «Нет, не дам». Потом сделали мы систему впервые, это система, которая следит за потерей сознания. Потому что на МИГ-29, перегрузка девятка, восьмерка. Это же колоссальная. Представляете, человеческое тело в течение одной сотой секунды становится весом в 900 кг. Можете себе представить, с какой огромной силой кровь отхлынет от мозга.

И мы создали систему, американцы тоже делали 26 датчиков, а мы 4 датчика для дифференцирования начала потери сознания $P = 0,85$. На самолете МИГ-29-м не потеряли ни одного летчика в результате потери сознания. Американцы на Ф-16-м, на Ф-15-м более 20 летчиков потеряли. Представляете? Сколько у нас было опережающих идей, кото-

* Участники этих работ — В. Лапа, Н. Лемещенко, Е. Букалов, В. Росляков.

рые мы создавали, особенно по кабине МИГ-29. Но к этому времени нас уже поддерживали Михаил Симонов, Ростислав Беляков (генеральные конструкторы). У нас уже были очень хорошие взаимоотношения. У нас было колоссальное оборудованные, исследовательские стенды. И, когда американцы приехали в первый раз (Велихов их привез к нам), так два американца встали на коленях: «Мы в жизни не думали, что эти русские могут создать такие комплексы. Такой уровень организации» (есть фотография: я стою в генеральской форме, а они стоят на коленях). Мы по инженерной психологии обошли их по идеям. Но технология внедрения у нас была слабее. Мы отставали в вычислительной технике. Тогда же не было компьютеров. И вычислительная техника была очень громоздкая. И многие идеи нельзя было внедрить. Когда я ездил в США, убедился, там совсем другая техническая база, конечно, уровень колоссальный у американцев (1988–1994). В этих работах по лазерной системе посадки, по созданию автоматизированной системы контроля за сознанием летчика в полете огромный вклад внесли ученые Н. Завалова, В. Лапа, Н. Лемещенко, И. Никитин, А. Разумов, В. Росляков, Р. Вартбаронов, А. Марасанов, В. Василец, Ю. Кукушкин, Е. Букалов и мн. др.

Хочу остановиться на вопросах взаимодействия ученых с высоким руководством. Не в качестве критики, а для истории. Тонкость была в том, что наука, как и положено ей, опережает создание техники. И ученые, по определению, кое-что знают лучше и раньше руководителей... Приведу некоторые эпизоды участия наших ученых в ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС. Так случилось, что в эти дни начальник медслужбы был в отпуске, а начальник института — в заграничной командировке (я был зам. по НИР). И вдруг меня ночью поднимают, причем поднимает меня замначальника вооружения ВВС генерал Кремлев. Приезжаю в два часа ночи и вижу в штабе ВВС шум, гам, сидит главный конструктор вертолетов Тищенко. И мне сообщают: «Произошел взрыв в Чернобыле, и сейчас нечем дезактивировать вертолеты. А если дезактивирующими веществами, то конструктор не разрешает на нем больше летать. Вот такая ситуация. Но надо молчать. Завтра утром будем докладывать начальнику Главного штаба, он — председатель комиссии, давай расскажи что-нибудь по защите человека, а то никто ни черта не знает». Вызвал сразу свою профессию в области радиологии и защиты от радиации. Меня подготовили, и утром докладываю начальнику нашего штаба, что нам надо знать состав радиоактивного выброса. В чем физическая суть радиации? От этого зависит способ защиты: или с помощью свинца, или парафина, или воды. Но чрезвычайная комиссия, видимо, получила уже распоряжение сверху. И мне нецензурным языком объясняют,

что ничего не скажут. Набираюсь смелости и отвечаю, что не уйду из кабинета, пока мне не скажут, иначе мы не сможем правильно построить защиту. Мы должны точно знать, что за излучение, иначе ничего не получается. «Я сейчас вызову комендатуру, мы тебя вообще отвезем отсюда». Нецензурно побеседовали, в конце концов он вынужден был мне сказать. Вопрос прояснился, нужен был свинец. Имея в руках правительственную связь, быстро договорился. И к вечеру нужного качества и формы свинец был доставлен на завод, обслуживающий наш институт и штаб ВВС. Мы вдвоем с профессором Б.И. Давыдовым, взяв с собой взвод солдат, начали нарезать свинцовые пластинки для закладки их в карманы специального жилета. Солдатам я сказал, что будем работать всю ночь, ибо у нас в стране произошло несчастье, не расшифровывал, какое. Наши вертолетчики летали непосредственно прямо над реактором, а там 500 рентген. Всю ночь работали. Привезли бабушку лет 70, она на машинке «Зингер» зашивала эти штуки. Солдаты ныли, а бабушка: «Ну, что ты, сынок. Конечно, я буду все это шить». И утром я уже надел на себя этот защитный бронежилет со свинцом, приехал к генералу В. Панькину. Все убедились, что в подобном жилете можно управлять вертолетом. Медикаментозные средства защиты от радиационного поражения у многих вызывали тошноту и даже рвоту, что затрудняло точность пилотирования вертолета.

А мы только разработали один инновационный препарат с хорошим противорадиационным эффектом (Васин, Ушаков, Давыдов, Поткин, Бугров). Но он не был взят на вооружение. Но есть положение: в чрезвычайных событиях можно. Я доложил В. Панькину, он: «Гарантия?» Я говорю: «Ну, что моя гарантия? Моя гарантия — моя жизнь, вот и все». — «Ну, давай». И мы применили, и у нас ни один летчик не заболел сразу лучевой болезнью. Последствия были попозже. А вот на первой этой неделе никто не заболел. Делали уколы, давали специальные препараты, нужные места закрыли свинцом. И чем это кончилось? Меня через полмесяца вызывает замминистра здравоохранения и говорит: «Кто вам разрешил применять неприменимое? Я вас под суд отдам». И вот в таком духе. Меня больше не стали пускать в Чернобыль. И вот такая неприятная история. Я сижу дома, злой, пишу рапорт: «Прошу меня уволить, потому что не дают возможности научно работать». Пишу на имя главкома. Вдруг телефонный звонок часов в 10 вечера. И мне говорит адъютант: «Товарищ Пономаренко, с вами будет разговаривать главнокомандующий». Я думаю: «Ну, Панькин. Неужели пожаловался? Связался. Да, а я его тоже матом угостил. Уже главком звонит». Слышу, Ефимов спокойно (у него такой хороший, приятный голос) говорит: «Владимир Александрович,— тут я вздрогнул, не бывает таких обращений,— Владимир Александрович, я вас хочу поздравить.— С чем меня поздравить? (Потому что туда меня

не пустили, тут я переругался.) — Я вас поздравляю с присвоением звания генерала». Я так растерялся. Я уже рапорт написал об увольнении. И все это происходило 7 мая. Я говорю: «Служу Советскому Союзу!» Он чувствует, что я что-то хочу сказать, кроме благодарности. «Товарищ маршал, у меня есть только одна просьба». — «Какая?» — «Позвольте мне в этом самом высоком воинском звании оставаться самим собой». Пауза. «На это мы и рассчитывали», — сказал Ефимов и положил трубку.

И как-то он меня вызывает и говорит: «Владимир Александрович, я сейчас буду говорить, не перебивайте. Я войну отвоевал, я дважды Герой, я летал на штурмовиках и видел смерть больше, чем вы. Хотя вы у нас тоже испытатель, но я больше вас видел смерть. Нам не нужны летчики с первой группой психологического отбора. Все они или хулиганы, или непослушные, или недисциплинированные. Надо сделать так, чтобы мы отбирали все-таки по второй группе». Видимо, следует поведать о сложных взаимоотношениях ученых с крупными военачальниками. Приведу несколько примеров из своей практической жизни, которые многими оценивались как мужественные поступки. Не думаю, что очень мужественные, скорее все профессиональные. Профессионализм ученого не может быть без опоры на принципы, за которыми стоят научные звания. Когда ты точно знаешь предмет и, если ты способен стоять на своем, успех дела, как правило, обеспечен. Конечно, можно испортить отношения, какое-то время на тебя будут злиться, воинское звание могут задержать, лишний орден не дадут. Но ничего не сделают. Эти мысли хочу подкрепить парой примеров из моей жизни с угрозой расстаться с армией, но все обошлось благополучно. Почему? Пусть решает читатель. Сам я думаю, что, кроме удачи, помогли научные данные, которые давали мне в руки наши ученые. Первый пример с Александром Николаевичем. Я был ему благодарен.

Я приехал в институт и поставил задачу А.А. Вороне: провести анализ карьеры летчиков, прошедших психотбор по первой, второй и третьей группе. Сколько они прослужили в армии? Каких они достигли высот в своей карьере? Сколько было летных происшествий? А у нас уже в книжках были записаны группы. Если человек убится, то известно, по какой группе. И мы за 4 месяца перелопатили колоссальные данные и получили все характеристики. И оказалось, что лучшими являются летчики, отобранные по первой группе. Они больше служили, добились больших высот в карьере, меньше болели. Самыми худшими оказались летчики, отобранные по третьей группе. Я приезжаю на доклад к Главкому. Сидит адъютант. Я ему говорю: «Валера, главком дал команду, а графики не поворачиваются в ту сторону, куда бы ему хотелось. Мне доложить?» — Оставь. Я сам доложу». Он доложил. Мне главком не позвонил, и я тоже

не стал звонить. Проходит время, и вот сидим мы с ним в ресторане, отмечаем 50-летие одного товарища. Берет меня главком под руку (в перерыве) и говорит: «Пономаренко, если бы ты знал, как мне было тяжело давать тебе генерала. Сколько ж было против, а я тебя перед Куликовым отстоял. Сколько я сил положил, а ты не мог график развернуть», — сказал с досадой Александр Николаевич. А я к нему очень хорошо отношусь и высоко его чту, особенно его интеллект. Очень высоко ценю. Ну, вот, все-таки случаются такие моменты. Вот, уступи я, ну, подумаешь, график развернуть, велика вещь: первой группы, второй группы, в конце концов какая разница?

Знания надо иметь. И институт давал эти знания. Работали люди, и был уровень. Представляете, у нас было 40 докторов наук, 150 кандидатов наук. Благодаря им удалось проводить фундаментальные исследования. У нас была лучшая в Европе экспериментальная база. Вот второй случай, опять же с Иваном Ивановичем Пстыго. Когда с этими авиаторизонтами закрутилось все дело, он приехал сам полетать и разобраться во всем. А он в это время был замглавкома и как раз по общим проблемам. Он прилетает в город Жуковский, ему докладывают. Докладывают, естественно, большие руководители. Я занимал тогда должность начальника отдела. Это маленькая должность, тем более для замглавкома. Он мне даже слова не дает. А сидит пока на земле. Ему докладывают и врут. Я все-таки прорываюсь и говорю: «Разрешите доложить. Здесь они вам говорят неправду. Это не так». Ну, там же большое руководство, там присутствует замминистра авиационной промышленности. Вы представляете? А тем более как это военный может вскакивать, когда тут сидят руководители. Он слушает меня с раздражением: «Ну, ладно, полетим, потом видно будет». Мы приезжаем в нашу лабораторию, ИЛ-18-й, он своему шоферу: «Садись. Если убиваться будем, то вместе». Садимся. А у нас была киносьемка взгляда летчика, и она была на волоконной оптике. С ее помощью мы объективно регистрировали, куда человек смотрит. Мы изучали распределение внимания по приборам и соответственно принятие решения.

Приборы созданы для полета вне видимости земли. Начинаем полет. Он летает визуально, т.е. без шторки. Я смотрю в прибор и вижу, что он не на приборы смотрит, а вперед, т.е. он визуально пилотирует. Так глянет, а больше визуально. Я скромно говорю: «Товарищ генерал-полковник, позвольте вам шторочку-то закрыть». Он мне отвечает: «Мне и так удобно, без шторочки». Ну, один сделали заход, второй. Потом он говорит: «Прекрасно, замечательно». И хвалит эти приборы, расхваливает. А я вижу, что он летает визуально. Это же испытание. Я ему говорю: «Товарищ генерал-полковник, я вас прошу, когда будем идти от второго к третьему,

давайте сделаем перекладку рулей». Чтобы приборы начали шевелиться, чтоб он увидел, как трудно собрать стрелки. Он мне говорит: «Вы мне мешаете». А он пришел на испытательный полет. Я ведущий по программе. Идет испытание. Он государственный человек, и я государственный человек. Я был подполковник, он был генерал-полковник. Когда мы сели, ни на какие приборы он не смотрел, заходил он визуально, я его оставлю и говорю: «Я вас умоляю, я вам дам все данные по приборам, по испытаниям. Ради Бога, не давайте никаких обещаний. Я вас очень прошу». Он меня отстраняет, выходит, а там все ждут его, стоят эти все начальники, он говорит: «В серию». А я-то должен подписать. Закон есть закон. И, согласно приказу министра обороны, там есть порядок. Если я ведущий по испытаниям, то без моей подписи никто летать не может. Есть определенный порядок. Все-таки он был при советской власти, порядок этот. И ко мне все прибегают: «Подпиши». Я говорю: «Нет. Я подписывать не буду». — «Нет, подпиши». Я говорю: «Ну, хорошо». И я пишу: «В данном полете летал летчик облета Пстыго». Ну, допустил, конечно, явное неуважение по отношению к старшему военачальнику. Это, конечно, непростительно.

Вот какие были нюансы. За что меня должны были любить начальники? «Летчик облета Пстыго в визуальном полете ознакомился с прибором. Подполковник Пономаренко». Ну, разве он меня мог простить? Конечно, он затаил на меня, ну, не злобу, но раздражение. И он меня несколько раз с трибуны прогонял. Вот я докладываю на трибуне, он мне: «Вон отсюда». Я был доктор наук, замначальника института. Ну, «вон», сяду в зале. Там спорят. Ну, кто может разобраться? Все кричат: «Пономаренко! Иди опять сюда». Но надо отдать ему должное. Когда мне дали генерала, он меня первый поздравил. Он человек был, талантливый по своему, но уровень образования и культуры у него был недостаточный.

И в этом плане еще такой судьбоносный момент. Например, Афганистан. Афганистан — это был ужасный удар по моим принципам, потому что большей дурости себе представить было нельзя. Наши летчики вначале питались консервами. Кормили их там вначале сухим пайком, никакого нормирования, ничего этого не было. А рядом афганские летчики ели, как американцы, соки, бананы, фрукты. Из Ташкента лету до Кандагара на «Антее» 30 минут. Боялись передать нормальные продукты, как бы не было дизентерии. Дурость в общем-то. Ложек не было. Не могу даже вспоминать этого. И тут вдобавок ко всему летчики стали терять вес (до 14 кг веса), болели гепатитом. Вообще обстановка была сложная. Там же средневековье. Зачем мы там, они не знали. И когда я первые анкеты привез, мне кричали: «Сожги их!» И вдруг отменили отпуск. Отпуск, мол, проводить на аэродроме в модулях. Там же, во-первых, стреляют, во-вторых,

жара, в-третьих, с питанием трудности. Я обратился к нашему руководству, что это не пойдет, что у летчиков большое истощение, потеря веса, психическая астенизация очень мощная. Они должны отдыхать в кругу семьи, в санатории. Одно пишу представление, второе представление. Ноль.

Ну, я, естественно, не просто слова пишу. Привожу научные данные. Ничего не получается. Да, а в этот момент я остаюсь за начальника института. Я уже был зам. И пишу письмо на имя Ахромеева и обосновываю с выкладками, что летчикам необходимо отдыхать в кругу семьи. И надо же так случиться. Был такой Модяев, генерал-полковник, он там был представитель Главкома. И он прислал реляцию, как там все прекрасно, моральный климат замечательный. Тогда был главкомом маршал П.С. Кутахов, которого я очень уважал. Это человек, который был влюблен в авиацию, отстаивал авиацию, ради нее все делал, хотя и был со своеобразным характером. И Кутахов меня назначал начальником института, кстати. И когда меня вызвали (я чуть-чуть отвлекусь), он мне сказал: «Пономаренко. Замполит против, член военного совета против, все против, а я тебя назначаю. И единственная просьба: ну, хотя бы за три месяца не наломай дров». Ой, Господи! И вот попадает письмо от Кутахова Ахромееву, что все в Афганистане в порядке, и моя реляция. В принципе это нарушение воинской этики, но не сильное, потому что я как командир корпуса имею право прямой переписки, т.е. я имел право по уставу. И что делает, царствие небесное, уважаемый маршал Ахромеев. Вместо того чтобы меня пригласить и меня спросить, я все-таки должностное лицо высокого уровня, а он пишет Кутахову. «Уважаемый Павел Степанович! Так кто же прав: вы или Пономаренко?» Ну, с точки зрения нормальной воинской этики, я допускаю, конечно, большой ляпсус и вообще подставил главкома.

Ну, главком — это действительно для меня величина огромного масштаба. Разница между простым генералом, даже хоть замначальника института, и главкомом. Меня вызывают где-то в полшестого ночи. Я захожу, он выходит из-за стола, жмет мою руку. А у него такая была манера, он хватал за грудки и к стенке. Дальше он меня хватает за грудки и к стенке. Ну, он меня не бьет, а толкает. Он здоровый, головка моя потихонечку затылком стучит. И он мне говорит: «Ну, то, что я тебя уволю, то, что я тебя уже размажу, то, что ты уже не существуешь, у меня проблем нет». И все это эмоционально, артистично говорит. «Но меня только одно интересует. Почему ты это сделал? Как ты мог допереть? Значит, ты полностью умалишенный, если ты пишешь на меня фактически клевету начальнику генерального штаба. Мне только познавательно интересно, а все остальное — уже вопрос решенный, и ты для меня не существуешь». А руку с горла моего не отпускает. Я говорю: «Товарищ главнокомандующий!

Понимаете, какая ситуация. Я, между прочим, докладывал». — «Кому?» Я говорю: «По команде». — «Нет, ты скажи кому». Я говорю: «Я не сексот. Вы знаете, кому я должен по команде докладывать. По команде я докладывал этот вопрос и не нашел поддержки». Ну, опять крутит, опять крик, шум, потом говорит: «И все-таки ты мне скажи, кто тебя вдохновил сделать эту гадость?» Я на него смотрю и говорю: «Вы, товарищ главнокомандующий. Только из-за любви к вам и только из-за преданности к Вам. Вы меня научили отстаивать летчиков, Вы меня научили. Вам докладывают неправильно». И стал тоже кулачком стучать. В конце концов он на меня посмотрел и сказал: «Вон отсюда!». И забыл. Потому что документ, который я послал от имени института (а у нас в Афганистане была большая научная бригада), там был материал, и у Кутахова хватило выдержки. Нервы у него пошалили. Но приказ об отдыхе летчиков в Афганистане отменили.

В один миг я мог быть уволен. В один миг мог быть выгнан. Что это было? Великое мое мужество? Да, ничего, просто знание и любовь к тем, кто мне дал жизнь. Я считал себя ответственным. Я считаю, что летчики дали мне жизнь, они в меня ее вдохнули. Я им служил верой и правдой и сейчас служу верой и правдой. И сейчас ко мне сотни людей обращаются за помощью.

И еще один пример. Вертолет «Черная акула». Это был первый вертолет одноместный. Вертолет, который имел прекрасную аэродинамику. На нем можно было выполнять «Мертвую петлю». Вертолет высокой маневренности. В Афганистане боевики с винчестера убивали летчиков. Это винтовка образца 1856 г. Особенно, когда полет в ущелье. Там нисходящие, восходящие потоки, потом высота уже 4 км, у двигателя не хватает силы. Ну, это уже наши дела технические, летные. И вот, наконец, такой вертолет появился. Но, к сожалению, на него зачихнули все боевое вооружение от истребителя. И это требовало уже колоссального мастерства от летчика. А вертолетчики, они отбираются по четвертой графе здоровья. А там надо уже быть супер-истребителем. И начали мы испытания, и там целый ряд был претензий, что вертолет перегружен. А началась дикая конкуренция между милевской фирмой и ОКБ Камова. Кто победит? Впервые объявили конкурс. И тут сошлись силы, и там, и там, и там. Мы в испытаниях участвуем (В. Давыдов, А. Чунтул).

И вот, в конце концов, собрали совещание огромное у маршала А.Н. Ефимова. Приехал замминистра обороны, приехал министр авиационной промышленности. Уровень будь здоров. Судя по всему, Ефимов (истребитель, штурмовик) хотел, чтобы там был одноместный экипаж. А по нашим данным не получается, и испытания еще не провели по-настоящему. И автоматика там была слабая. Вертолет «сырой». Хотя сам

по себе прекрасный вертолет по аэродинамике и вооружению. Выступают летчики, выступают конструкторы, выступают инженеры-испытатели, и вдруг Александр Николаевич говорит: «Вот я сейчас предоставляю слово самому у нас уважаемому, самому авторитетному (ну, и всякие такие комплименты, не свойственные главному) Владимиру Александровичу Пономаренко». Я смотрю на главнокома и вижу, что он хочет, что я должен сказать. Я это чувствую и не могу это сделать. Не могу. Я начинаю выливать ужасно. Я начинаю хитрить, какие-то умные слова говорить, потом говорю: «Товарищ главнокомандующий. Нет достаточно материала». Я, так сказать, ссылаюсь на то, что испытания проводит промышленность, потому что это их этап, это еще не наш этап. Это первый этап в плане промышленности, а наш в плане второй этап, потом третий — уже войсковые испытания. И вот он на меня смотрит и говорит: «Да. Видимо, мы вас переоценили. Садитесь». Мне ничего не стоило сказать: «Так точно, товарищ главнокомандующий». После чего меня вызвал замминистра Шабанов отдельно к себе, и два часа я ему доказывал, какие «за» и «против» по этой машине, естественно, с точки зрения человека. А человек — это эффективность, человек — это надежность, это все.

Вот такие моменты, судьбоносные или нет? Формально на карьеру они могли очень сильно повлиять. Это я мог сломать голову, это я только штрихи наметил, были еще и посложнее задачи. Особенно, когда это было уже связано с политикой. Но когда за тобой стоит дело, бороться можно. Я уже, будучи генералом, летал и работал и за лаборанта, и за научного работника, и сам писал отчеты. Писал диссертации, монографии, потому что у меня была тренировка и любовь к авиации. Институт был мощный, его сейчас разогнали практически. Нам говорят: «Европа, Европа, Европа». Хочу сказать для истории. Мы построили в Европе институты авиационной медицины в Венгрии, в Чехословакии, в Болгарии, поляков научили, учили всех в нашем институте. А теперь мне советуют, чтобы я ехал в Болгарию учить. Американцы заимствовали всю нашу информацию по длительным полетам. Они делали орбитальную станцию, опыта не имели. У них длительность полетов была 14 дней, а у нас — больше полутора лет. Это же золотые полеты, это же сотни тысяч миллиардов вогнали мы в это дело, чтобы получить эти данные, в том числе и по людям. Так унифицировали критерии, и теперь всю информацию им перегнали. И пусть будут счастливы, что мы им дали материалы, что их люди будут живы. Потому что там очень много было проблем с длительными полетами. Это так тут мы все приукрашиваем, на самом деле тяжелейшие условия космического полета для человека. Это надо иметь колоссальное здоровье, уважение и любовь к этому делу. И мы эту золотую информацию перегнали американцам.

А нам говорят: «Мы нецивилизованные». Кстати, что такое цивилизация? Это использование технических знаний для построения общества. Всего лишь навсего. У нас уж технических и медицинских знаний было гораздо больше по целому ряду вопросов. Причем мы не за счет японцев, китайцев, англичан и кого там еще, я не знаю, югославов делали, а за счет собственного образовательного потенциала. Собственного. И уровень образования, который дают наши школы и институты, на три головы выше американского. А почему не достигли? Потому что у них интеграция усилий со всех стран гораздо больше, а мы были за «железным занавесом».

Мне лично очень повезло на всех этапах моей жизни, и вокруг меня были умнейшие люди. Это не дежурная фраза. Мною занимались. Б.Ф. Ломов в науке. Даже в ЦК КПСС Кузьмин, и тот меня воспитывал нормально, как нормальный человек, а не как функционер. Юрий Павлович Доброленский. Ну, естественно, незабвенная Наталья Дмитриевна. Мои командиры: Г.Ф. Панченко, Л.А. Питерский, которые столько вложили в меня! Мои любимые летчики, сколько они мне дали! Ну, а семья. Моя жена говорит: «Вова! Почему, когда ты перечисляешь людей, меня забываешь? А я сколько тебе дала. Если бы не я, ты вообще с этими летчиками спился бы». Моя жена — детский врач. Столько лет отработала. Очень хорошая женщина. Действительно, заботливая мать и жена. У меня двое детей. Один у меня авиационный врач, а второй — конструктор, в ОКБ Микояна работает. Семья авиационная. Мои дети в 7 лет спали на полу, а летчики, которые к нам приезжали, спали на кровати. В году до 200 человек было людей, так что моя жена уже устала от этого нашествия. Даже написала: «Гостиница сегодня занята». У меня внучка кончила психологический факультет, а вторая внучка учится в девятом классе. У меня есть правнук Кирилл, 4 года будет. У нас семья нормальная. Мы понимаем друг друга. У нас все ценности авиационные. Наши дети воспитаны в среде, где велись разговоры о науке, полетах, испытаниях. Наш дом посетили около 20 Героев Советского Союза, космонавты Г. Береговой, И. Волк. Я был очень дружен с Береговым, у которого очень многому учился. Ну, и мои летчики-испытатели. В книгах, которые я написал, я их всех благодарю. Мне очень много передали опыта в ЛИИ Г.М. Шиянов, В.П. Васин, Н.В. Адамович, М.Л. Галлай, И. Волк, А. Щербаков и др.

Почему эти люди ко мне хорошо относились? Блата у меня никакого не было, но меня прикрывали. Меня прикрыл очень сильно замглавкома Василий Васильевич Решетников, меня прикрыл Григорий Устинович Дольников, Олег Константинович Рогозин очень сильно, когда меня уже пытались несколько раз уволить и убрать, потому что не вписывался в нужный генеральский ряд. Я на партсобраниях часто выступал не в лад. И сейчас не хочу подвывать тем, кто проповедует неправду. Дело

не в партии. Есть нечестные люди везде, есть глупцы. К сожалению, бюрократившаяся верхушка погубила нас. Сначала погубили они, а потом уже к ним присоединились господа с Запада.

Я убежденный социалист. Потому что при капитализме все-таки во главе прагматизм и только деньги. Это противоестественно человеческому бытию, и я считаю, что это не божественная система. Богатство развивает ревность, дикий прагматизм, а деньги делают человека неинтересным. У человека есть своя человеческая сущность, и ею он универсален, ею уникален. А когда его ставят на рельсы дикого прагматизма, ничего из этого хорошего не выйдет. Наша социальная система в замысле, в идее лучше. Вот я был в Америке, так они делают все системы матобеспечения коллективистскими. Штурм мозгов. Я смеялся: «Чего же? У нас коммунизм раздавили, а сами теперь делаете коммунизм». И полностью взаимодействие ставится на коллективистский труд, на взаимозаменяемость друг друга, на лидерство, на помощь, на товарищество. Ну, в общем «Моральный кодекс коммунизма». Это для морской пехоты. Наша система давала больше возможностей для человека. Другое дело, по разным событиям ее смяли, ее дискредитировали. Ну, и потом эти войны непрерывные, эти обстоятельства, и так мы и не успели раскрыться.

Я сам по себе патриот, государственник, считаю, что социалистическая система лучше для человека. Люди мягче, добрее. Это для России. На Западе это делать уже нельзя. Уже на Западе сделать социализм нельзя. Это уже совсем другая система. И нас переводить на западный манер смешно. Нас надо переводить на западный манер только в экономическом плане, когда нам надо интегрироваться, и нам не хватает денег, надо найти какие-то такие взаимовыгодные условия. Переводить нас в области морали и нравственности на западный манер — это безумие. Не стоит нам этого делать. Мы только проиграем. Мы сейчас все оцениваем по Москве и Ленинграду. Вы слышали хотя бы раз про глубинку? Кто-нибудь показал на НТВ, на ОРТ, а что думают в каком-нибудь Урюпинске? А что думают там? Мы же лишены всякой информации. А что думают наши старожилы, по северам которые живут? Которые до сих пор не знают, что была советская власть. Мы должны все-таки укреплять коренную национальность. Тогда мы будем более устойчивы. А так мы станем на костыли. Да, мы будем выше, но на костылях. Когда надо будет побежать или отбежать, мы упадем. Вообще не надо отрываться от своей натуры.

Поэтому я считаю, что эпоха, в которой мы прожили, — эта эпоха имеет все, что положено любой эпохе. Трагедии, горе, несчастье и счастье. Государство российское не потеряли. Оно выросло. Создали много условий для образования. Мы одна из самых образованных стран мира. Мы выскочили уже на среднее долголетие до 67 лет где-то в 89-м году,

а начали мы в 17-м году — 42 года. Представляете? Мы победили страшные болезни: туберкулез, малярию, энцефалит, полиомиелит, клещевой энцефалит. Мы решили это с помощью науки. Мы дали возможность кухаркиным детям стать Келдышами, Королевыми и другими великими учеными. Но наши руководители в определенный момент оказались не на месте. Самый большой неумышленный вред нанес, к сожалению, Леонид Ильич Брежнев. Это при нем начались разлад, коррупция, блатмейстерство дикое. И он уже 18 лет правил, из них лет 10 сам, потом правили приспешники. И мы потеряли себя. Разрушили мы себя. Нас никто не разрушал.

Но эпоха, которую мы создали в мировом масштабе, в геополитике (80 лет советской власти) — это огромный пример человечеству, все-таки есть системы, если их грамотно использовать, имеют для человека большее значение, чем при этой финансово-экономической системе, скажем, американского глобализма. Конечно, это моя личная точка зрения. То, что сейчас происходит, — это просто бред. Мы разрушили образование, мы создали криминальное сознание. Мы сейчас опасны. Впереди нас берут под опеку. Если мы армию не восстановим, значит, мы через 10 лет будем стоять на коленях окончательно. Потому что мы создали криминальное сознание такого уровня, что оно опасно нормальным цивилизованным людям. Мы забыли о смысле семьи, которая для русских есть самое характерное. Сейчас семья ничего не значит. Она никакой святостью не обладает. Мы внушили молодежи абсолютное отвращение к своему Отечеству. Мы довели до геноцида, потеряли 7 млн. людей, которые умерли в депрессионном возрасте. На ближайшие 20 лет у наших женщин нет репродуктивного здоровья. У нас 60% девочек уже гинекологически больны, и кого они будут рожать, совершенно неизвестно. Что будет делать народ через 20 лет с таким поколением. Это уму непостижимо. Никто не знает. Необходимо восстановить деторождаемость.

Мы нанесли колоссальный ущерб мировой цивилизации. Мы становимся опасной нацией. В политике были опасны начальники, а теперь мы сделали опасными своих собственных людей.

Мы должны вернуться к своей гордости и своей ответственности перед всеми. Потому что без России они ничего не сделают. Если они Россию подавят, они сожрут друг друга. Россия — это единственный буфер, и мы должны этим гордиться. И не только гордиться, но и становиться более интеллигентными, культурными людьми. Сейчас никакой культуры нет. Наш театр, наше кино. Обратите внимание, ведь за 10 лет мы ничего не создали. Ни одной книги настоящей, ни одного кинофильма. Вот, этот бедный Ленин, «Телец» Сокурова. Ну, это смешно. Я вот пришел в американский Белый дом. Висят все президенты. О них написано что-то

хорошее. А у нас хотя бы один был, кого мы пожалели? И в конце концов, вот мы сейчас действительно разложились духовно. А если нас покинет Бог, то мы погибнем. Просто погибнем. Мы должны сейчас опомниться. Просто опомниться должны. Потому что мы люди без будущего.

Сейчас мы теряем поколение. Вот зайдите в автобус, в трамвай. Все старухи стоят 70-летние, трясущиеся. Сидят дети, пацаны. Никто не встает. Ну, было ли такое когда-нибудь. Я вот встаю, я поднимаю свой зад, сажаю старушку, а у меня же тоже седые волосы. Сидит ребенок 12 лет, 15 лет. Никто не уступит. Может быть, только раз где-нибудь уступит. А это же связь в духе, это же связь поколений. Как же так можно? Как мы могли дойти до такого? Или профессор получает тысячу рублей, уборщица в банке получает 12 тысяч рублей. Извращение. Это высокого уровня извращение. Это я говорю вне политики. Я не касаюсь политики. У человека есть право на выбор: СПС или коммунисты, пусть каждый выбирает. Но есть нечто над политикой. Ведь мы все на корабле. Когда корабль тонет, и все тонут. Неважно, герой, не герой, русский, еврей. Неважно. Все утонут. Мы попадаем в ситуацию, где можем все утонуть, если мы не поднимемся над своими склоками, над своими дрызгами и не приведем страну более или менее в порядок.

Мы вошли в зону большой опасности. А что касается личных пристрастий. Мне только жалко армию. Это последний очаг, где воспитывается патриотизм. Армия — это особый институт. Это совершенно особый институт. Там на перине спать нельзя. Воевать очень опасно для жизни. Я все-таки отлетал много испытаний, я знаю, как это страшно. И у меня есть личный опыт. И только за идею можно воевать, она только держит. Только за идею.

Подводя итоги, я могу сказать, что горжусь прожитой жизнью со всеми изломами. Доволен, что за 80 лет наша страна во многих областях продемонстрировала, что мы не хуже других стран мира. Я печалюсь оттого, что создали слезку, столько поубивали. Я Сталина за это ненавижу, особенно когда в 41-м году люди попали в плен, в том числе и по его вине, а потом их начали сажать в тюрьму. Это ужасно. Но как к государственному деятелю я к нему во многом отношусь положительно, к тому, что он сделал, и много сделал. И мы в истории должны отдавать ему должное. И каждый из наших руководителей, даже Хрущев, из-за которого я несколько раз страдал, сделал много хорошего. Он ведь культ личности вскрыл. Это был очень важный момент. Строительство жилья, которое он оживил — это важный момент. А что сделали нынешние ребята, которые пришли к власти. Правильно им тогда сказал кирпичник наш, Травкин, который сейчас стал министром — младшие сотрудники пришли. Конечно, это чувствуется. Наполеон первый раз набрал свою команду

только из ученых. И ровно через два месяца он вызвал их, всем им присвоил звания пэров, мэров и сказал: «Все, ребята. Идите, и чтоб я вас не видел. Занимайтесь наукой». Ученые не должны заниматься проблемами, в которых они не специалисты. Я абсолютно лишен политических амбиций, не состою ни в одной партии, хотя меня в депутаты два раза пытались избрать. Отказался. Занимаюсь своей наукой.

Сейчас у нас наука не в почете. Сейчас просто стыдно говорить, мы сейчас ничем не занимаемся, ничего не делаем, и авиация не летает. Это вообще безобразие. И все-таки я оптимист. Наше будущее науки достаточно светлое. Потому что технократия жмет, техника усложняется, угрозы здоровью увеличиваются, и наука приобретает новый вектор социальной защиты людей. Теперь наша наука должна знать социологию, юриспруденцию, экономику. Растет роль социальной защиты людей, и уровень упреждения должен быть больше. Потому что уровень угроз здоровью больше стал, и время до поражения организма гораздо меньше, чем раньше было. Поэтому упреждение должно быть гораздо дальше. Наука сейчас должна обладать более высоким упреждающим потенциалом. Нести социальный смысл. И должна не бороться с плохими законами, поскольку они уже есть, а использовать их максимально в свою пользу. Надо научиться использовать экономические рычаги, когда уже их приняли, для пользы дела. Вообще революционности поменьше. Больше ума, больше трезвости, больше гибкости. Ну, а раз дали тебе свободу, так тогда и стойкости больше. Не оставит Бог Россию в стороне, не оставит. Без нее Земля не выдержит. Ну, просто в мире нет такого анклава с такой высочайшей добродетельностью. И с такой самобытностью, и с такой талантливостью. От сохи. От земли. Мы еще можем созидать. Не потому что мы такие хорошие. Так создалось. Так сложилась история. Это не мы сделали. Это данность. Кто дал? Ну, надо разбираться. Данность. Эту данность надо ценить. Надо быть достойным ее. Поэтому я в такое время верю. Если я смогу с того света понаблюдать, я вам позвоно и скажу: «Видите, я был прав».

1997 г.

Исповедальное психологическое эссе

Я рос, воспитывался, учился, трудился, испытывал судьбу в атеистической среде. Агрессивным, а тем более идеологическим безбожником никогда не был. Мне не удалось достичь научного доказательства объективизации понятия духовности. Сам по себе я экспериментатор и всегда

гордился тем, что любое свое доказательство подтверждал объективными показателями деятельности, в частности, летчика, космонавта. В данном случае должен сказать, что вывела меня на проблему духовности жизнь, труд, судьба летного состава, космонавтов. Они живут и действуют вне земной среды обитания. И эта тема в их работе имеет особый смысл. К этому было несколько причин

С самого начала работы в авиации у меня возникал вопрос, как и чем живет человек небе? С позиции безопасности жизни, когда летчик убивает шасси, то нет стопроцентной гарантии, что он прилетит **живой**. Эта мысль не в активном сознании, но в глубине души и подсознании копошится. И когда даже в нормальном полете возникает неясный звук, вибрация, замигали лампочки и пр., регистрируемые нами физиологические параметры в воздухе мгновенно реагировали. В полете гораздо активнее функционирует гормональная сфера, обмен веществ, иммунитет. Активных веществ выделяется по сравнению с нормальной жизнедеятельностью в 5–10 раз больше. Фактически в полете нейтральных сигналов нет. Любой сигнал в воздухе, который выступает как помеха цели полета, вызывает стрессовые реакции или ощущение чувственной тревоги, т.е. реакции повышенной бдительности. Все это есть универсальная физиологическая адаптационная реакция **на угрозу жизни**.

Возникает вопрос, как это можно жить все время с угрозой? А летчик после посадки улыбается, довольный, и внешне он ничего не показывает. Когда начинаешь исследовать его организм, то видишь, что у него типичная реакция на стресс. Особенно, когда исследуют более тонкие биохимические показатели (Функциональные состояния летчика в экстремальных условиях, 1994; Проблема психической астенизации в длительном космическом полете, 2006). У меня возникал вопрос: как можно так любить свою профессию и все время жить под угрозой? Это ведь личностная угроза. Угроза твоей жизни, угроза твоей профессии, угроза твоей семье или, в конце концов, угроза престижу государства. Виды, формы, сила этих угроз определяются личностным отношением к сложности полетного задания. Скажем, везешь ли ты пассажиров, летишь ли ты на боевое задание, «катаешь» ли ты атомную бомбу. От этого зависит ответственность и значимость твоего отношения к цели полета. И в этой связи возникал вопрос: что же помогает человеку так легко переносить угрозы. Ответ был на лицах летчиков: эти люди фанатично любят свою профессию. Для них она является высшей ценностью, намного выше золота. И, как говорят летчики, только в небе я отдыхаю. На земле хулят, покрикивают, прижимают. И как только в воздух поднялся: «Уф, теперь я свободен». Это был второй для меня вопрос. Как же я свободен, когда мне надо строго выдерживать параметры полета, вести ориентацию в про-

странстве и времени, все расписано, строго регламентировано и контролируется «черными ящиками»? Ну, кашлянуть нельзя в воздухе, чтобы не заметили, не зарегистрировали. **И вдруг — я свободен!** Что за мистика. Свободен, когда гуляет воля. Эх! Делай что хочю. Так думал наблюдатель Пономаренко.

Мне как человеку земному в то время еще многое было не дано. Я еще не обладал чувством Неба. И поэтому мне это понятие «свободы» было не ясно.

Третий момент, который меня так удивил, это — очень высокая художественность летчиков. Все они рукоделы, все они что-то делают, мастерят. Очень тонко мастерят. Они могут быть каменщиками, плотниками, столярами и слесарями. Все могут сделать сами. Очень хорошо рисуют. Причем рисуют юмористические и лирические картинки. Я подметил, что в рисунках есть подтекст, **есть намек на то, чего нет на земле.** Некоторые рисунки носят мистический смысл. Когда увидел некоторую мистичность, стал допытываться, но, увы, разговора не получалось.

Следующее — это красота. Иногда слышал, когда говорили с сожалением, что мы, земляне, ничего не видим. «Вы же не видите, какая наверху красота. Вы же не видите, что такое Вселенная, как она дышит. Вы вообще не понимаете, что такое пространство и что такое третье измерение. Вы же ползающие. Вы не можете представить это». А я их, вроде, знал, обычные люди: выпивают, с шероховатыми культурными навыками, читают маловато — о какой красоте они говорят? И вот так по крупницам у меня формировался интерес к познанию их мира, который не входил в мои служебные обязанности.

В одном из первых полетов на истребителе (УТИ-МИГ-15) летчик С.И. Иванов, нарушая полетное задание, подлетел к вершине Эльбруса. Помните, на Эльбрусе лежит снег в виде цифры двойки. Так вот, от этой двойки на высоте 5 метров летчик положил самолет на спину. Соответственно гора оказалась наверху и я, как бы мог просто до нее дотронуться. Время столкнуться с землей была одна сотая секунды. Малейшее неточное движение, и мы были бы там, в горе. У меня не было чувства страха. Я был совершенно в другом состоянии. Вот почти трогаю, трогаю эту верхушку. Причем я-то лечу вниз головой, а поскольку перегрузка единица, то перевернутый полет не чувствую. Сижу ровно за счет вертикальной перегрузки, она подменяет земное тяготение. Поэтому ощущаю вертикаль. И вдруг меня осенило, что мои чувства над сознанием. Я понял: сущее в небесной жизни мне пока недоступно.

Так началось пробуждение тяги к трансцендентному. Мне казалось, что я уже профессионал, знаю, что такое «метеоминимум», что такое «дальняя приводная», как надо вести радиообмен, когда начинать выравнивать

на посадке, и т.д. И этим гордился, что был причастен к профессии. Оказалось, что это все азы. Это лишь внешняя атрибутика. Вот с этих маленьких выше мною перечисленных мелочей понял: еще не знаю по-настоящему сути профессии. И вот тогда поставил себе задачу: ответить на вопрос — а чем же заполнен внутренний мир летчика?

Внешнее поведение, внешнее человеческое действие оказалось ничто в оценке смыслодержательной личности. Вне раскрытия смыслов не познать внутреннего мира, истину души летчика. Возникла для меня интеллектуальная цель. Возник мотив к **изучению внутреннего мира человека**. Здесь зарыт клад духа. Ко мне пришло откровение: поведение летчика как человека разбирают в системе земных ценностей — это не соответствует его ценностям мысли, чувствам, мотиву, самосознанию, не соответствует его самооценке, самодостаточности. Вернее, не во всем соответствует гармонии «Я — второе Я».

Это сейчас пишу так гладко. Тогда (1956) таких слов не знал. Но усвоил одно, что дух человека неба не понимают. И теперь моей душе открылась загадка — мне было понятно, почему они рвутся туда. Они рвутся в небо потому, что встречаются там с явлениями красоты, неизвестности, совершенно другого пространства, бесконечности и вечности. И там эта бесконечность, в которую они попадают, их одухотворяет. Тогда еще не знал, что есть материальное проявление трансцендентности в виде чувства свободы, которой нет на земле. **И под свободой понималось, прежде всего, Пространство**, к которому ты причастен, у которого нет конца и края. И в этом бездонном пространстве есть Я. И есть моя небесная жизнь. **И вместе со своим другом-самолетом я покоряю время и пространство.**

Представляете, если полететь со скоростью 3000 км/час? Представьте себе — 3000 км/час. Летчик такую скорость не ощущает. Но если выйти из облаков так, чтобы только голова была над облаками, то в этот момент появляется скорость, потому что появляется плоскость, над которой лечу. И это потрясающее состояние. Я это состояние испытывал, когда мы летали над рекой ниже обрыва. Обрыв там метров 15, а мы на высоте 5 м. Скорость не 3000, а 600 км/час. И в этот момент ты летишь, и все **под тобой** несется, и такое ощущение — **ты сверху**.

Ты определяешь это пространство, ты находишься **здесь и там**. Вот первое мое ощущение пространства, которое совершенно по-другому воспринималось. Что значит по-другому? Возвышенно, благоговейно, духовно!

Встал вопрос: откуда берется дух? Возникал вопрос, что означают эти явления, которые были связаны с красотой, с необычными ощущениями видимости природы, причастности к Вселенной. Они-то и создавали

некий духовный мир. Как мне войти в этот духовный мир? Мне было легче приблизиться именно со стороны нравственности. Поскольку в наших медицинских книжках ничего о духе не написано, стал почитать книги религиозных русских философов*. И озарило: путь к познанию в **позиции человека**. Духовная позиция Человека и есть та нравственность, которая формирует его ответственность. Во мне рождалась догадка, что **дух и его производная нравственность начинаются с рожденного смысла: мне дана жизнь, и я должен ее беречь. Появилось новое понятие «ценность жизни»**. Именно ценность жизни. Стало ясно, что она хрупкая. Это приближение яви смерти, т.е. антитезы жизни. Летчик выполняет режим — малейшая ошибка и тебя нет. Эта близость жизни и смерти в сознании неразделимы. И эта близость порождает смысл: **как хрупка твоя жизнь и как ты должен любить и ценить каждый момент, пока ты жив**. Возникли разные намеки на правильный ход мысли, имеются в виду моей.

Когда летчик возвращается домой из сложного полета, он счастлив, и он хочет пожить еще, иногда гульнуть, потому что он эту смерть победил. Или угрозу смерти победил. И он это реализует под давлением мысли, что в следующий раз может не успеть. Все это варится на подсознательном уровне. Сжатая пружина времени жизни и смерти делала его немножко мистичным. Надо **сегодня** выпить за нашу победу. Как на войне, понимаете, это как на войне**. Вот это пространственно-временное смещение жизни и смерти привело к тому, что эта ценность была очень сращена со смыслом жизни. **А за этим шло понятие: чтобы жизнь сохранить, надо быть профессионалом**. Надо быть не работником, не специалистом, а профессионалом. **Чтобы быть профессионалом там, в Небе, нужно быть свободным. А их всех сажали на регламент**. Это жесткое противоречие жизни, что ты должен быть в колее. Ибо, если регламент не будешь соблюдать, значит, ты можешь попасть в беду. Это истинно профессиональный регламент. Но есть вторая сторона правды этой жизни. Она состоит в том, что я подвергаюсь воздействию неопределенности, виртуальности пространства.

Масса ситуаций, которые не определены никаким уставом. Вдруг попадаешь в воздушные ямы, вдруг аэродром закрыт туманом, вдруг начинается обледенение, вдруг начинается порывистый ветер и т.д. Все

* Тогда мне были недоступны дневники Л.А. Ухтомского, где с потрясающей глубиной все это описано.

** Это мои мысли 1950-х годов, к сожалению, с лихвой подтвердились в 1990-х годах в процессе контртеррористических операций в Чечне.

эти «вдруг» могут вас перевернуть, могут отяжелеть рулевые поверхности самолета, вы можете упасть и т.д. Появляется масса нестандартных ситуаций, в которых как действовать, не описано, несмотря на тысячу инструкций. Но и есть масса других вариантов, когда о них в инструкции ничего не написано. И ты становишься перед **выбором решения**. Из всех психических качеств важнейшее — принятие решения. Решение и вообще практическое мышление — это знак надежности. Высшее профессиональное качество летчика — это интеллект. Интеллект в данном случае я понимаю как способ формирования новой информации, которой нет на приборной доске и надо ее по отдельным признакам, по опыту, по чувству сформировать именно сейчас (Шадриков, 2004). А времени у вас на это может быть ноль целых одна десятая сек. и выбрать надо единственно правильное решение. И не только решение. Еще построить очень точное координированное движение и построить план движения, потому что само управление, скажем, ракетой, требует очень-очень координированных действий. Это-то при дефиците времени, это при неопределенной ситуации в условиях, когда по тебе стреляют...

Поэтому для принятия решения требуется креативность как органически составляющая летной способности — творить. Действовать в нестандартной обстановке нужно нестандартно. Я хотел бы стандартно действовать, но для данного случая не написано. А за нестандартность поведения как основу развитого креативного мышления наказывали. Он понимал: ну, если еще победил, ладно, но если есть какие-то ошибки, то будешь наказан. **Вот противоречие неземной жизни летчика и наших земных мерок**. Поэтому летчики всегда знают, что их не понимают внизу и объяснить нельзя, **потому что есть регламент**. А между собой они это очень хорошо понимают. Как ни странно, но именно эта драма личности породила духовное единение.

Все эти противоречия требовали более высокого уровня осознания профессии. И летчики понимали, храня это в тайне, что если они хотят сохранить свою жизнь, то **уровень развития нестандартного поведения, мышления, уровень их летного менталитета должен быть в определенной степени неземным**. Профессиональное сознание летчика в его наблюдательности, созерцательности, художественном восприятии мира, сверхчувствительности. У летчиков есть свой термин, его называют «чрезвычайный режим психики», когда он работает на пике. «Я работал на пике сегодня». Этот момент для них является очень важным, так как он касается их внутреннего мира. Чрезвычайный пик напряженности поддерживается потенциалом нравственности. Ибо за этим стоит долг: сохранить свою жизнь, сохранить жизнь своих пассажиров, сохранить жизнь тех, кто под крылом. Я должен и призван победить! Отсюда, надо

сказать, **проистекает вера в удачу, в судьбу, в себя.** Летчики все немножко амбициозны. Когда мы хороним **погибшего** летчика, то все на поминках примерно после 6–7-й рюмки будут тихонько говорить: «А я бы выкрутился». Потому что это единственная психологическая защита: не признать фатальности. Нет фатальности. Есть удача. Есть судьба! Есть Я. И я — профессионал.

Итак, какую сторону скрытой жизни ни возьмешь, везде духовность в виде нравственности. Эта специфика меня толкала к ее более глубокому познанию. По мере приобретения опыта круг вопросов расширялся. Это, прежде всего, возвышенное состояние человека. Я понимал дух как особое психическое состояние, которое было очень сложно в своей содержательности. Возвышенность — это радость, что я достиг того совершенства, что могу свободно себя чувствовать в небе, что свободно двигаюсь по этому небу, что свободно вижу необычные ракурсы восхода солнца, вижу, как угасает день, как пробуждается жизнь, как пробуждается Небо. В последующие годы мы сделали альбом, в котором собраны потрясающие снимки в небе. И летчики видят совершенно другой образ. Начинается высшее — приобщение к Вечности (Мир нерукотворной красоты, 2000).

И в последующие годы, в конце концов, я получил откровение летчиков. Я задал вопрос: «Помогает ли дух вашим крыльям?» Потому что крылья — это одухотворенная человеком энергия. Как писал летчик Шеффер: «Мне 59-й год, и я вам пишу впервые в жизни. Пишу вам, отвечая на вопрос. Я осознал, что дух (я не верю в Бога), но дух, который ощущал и который десятки раз мне помогал в воздухе, я его воспринимаю».

Другие старые коммунисты писали так: «Я не верю в Бога, но если поможет, я не против». Они не осознавали религиозное сознание. Религиозное подсознание проявлялось в архетипах. Кроме того, религиозное сознание проявлялось в том, что они ощущали причастность ко Вселенной, т.е. к космосу. Это значит, что все-таки мы родились не совсем от обезьяны или, по крайней мере, не все. Это чувство появлялось, это чувство приходило к ним и их пугало, потому что они этого не могли рассказать на земле. Их бы приняли за сумасшедших. И каждый раз, когда они поднимались вверх и ощущали вот эту причастность к высшему началу, они начинали осознавать то, что никогда не осознавали — что есть Высшее, что есть Бесконечность. Ощущали в этот момент прилив энергии, т.е. они получали информационную поддержку от Вселенной, понимая, что это только им дано, что это их данность, и эту данность надо беречь. (Эти трансформации сознания испытывали далеко не все.)

Так формировалась чистота чувств, так формировалась порядочность, так формировалось достоинство, так формировалась честь не только с учетом морального кодекса коммунизма. Хотя он тоже играл не самую

последнюю роль. Это такого рода информационная поддержка иногда была осязаемая в ощущениях человека. К примеру, у летчика в полете появлялось ощущение, что он выходит из самолета и летит. Это состояние сопровождалось учащенным сердцебиением, особой теплотой в груди, чувством «вознесения» (Колошенко, 2000).

Приведу еще одну иллюстрацию необычной трансформации глубоких слоев сознания у абсолютно здорового летчика. Вот как описывает свое психическое состояние летчик В. Колошенко, пилотируя вертолет в Гималайских горах.

«Высота 6000 м, я был в кислородной маске, прибор был исправен. В процессе полета вдруг происходит что-то непонятное, необъяснимое. Мое существо как бы раздваивается. Одно «Я» в своей плоти остается в вертолете, а другое «Я» какое-то невесомое, не имеющее плоти, и отделяется от него, поднимаясь все выше и выше. Вот уже выше всех гор Гималаев. Вижу огромный голубой шар — это наша планета Земля. Вижу заснеженные Гималаи, а над ними микроскопический наш вертолет. Я не чувствую земного притяжения, не испытываю страха падения, наслаждаюсь космической тишиной. И как-то вдруг кончилось очарование парения в космических высотах. А я все продолжаю задавать вопрос, что это было, самогипноз, вызванный моим желанием посмотреть на Землю с космических высот. А может, ничего такого и не было. Нет, было! Было! Жаль, что все так быстро прошло».

Подобные состояния сознания ни в коем случае не манифестируют вину человека. Я привел эти примеры с одной лишь целью — показать, что психический феномен трансформации сознания человека при полетах на высокоманевренных самолетах в горах, над безориентированной местностью не единичны, при расследовании авиационных происшествий требуется участие профессионалов, а не инженеров-экспертов по человеческому фактору.

Это ведь не случайно все происходит, потому что это все живет в мечтах, это все есть в желаниях, это все есть в чувственности, в результате во внутреннем мире формируется определенное психическое образование. Но именно это доминантное образование подпитывается информационными потоками из Вселенной. Такого рода проявления психической надситуационной активности были пропитаны добродетельностью планетарного свойства, не свойственного индивиду на земле.

В этом и есть, условно говоря, проявление неземной психологии, что пробуждало эту радость Земли. И когда летали первые наши космонавты, полеты были очень политизированы. Там надо было, пролетая над Африкой, определенные телеграммы давать. Над Кубой свои, над Вьетнамом свои и т.д. И они уже были подготовлены, чтобы не промазать, кому-то лишнему не дать телеграмму. И они поражались от нового ощущения, что для них в этот момент Земля была родным домом. Неважно, где пролетают — это был родной дом. И там живут хорошие люди, и к ним такая доброта. Они ощущали родную кровь там, на Земле. Случалось невероятное, они не приняли политическую идеологию. Оставалось только высшее чувство к Родине по имени Земля. Куда ни кинься, везде появляется нравственное чувство. И в свободе, и в красоте, а близкое дыхание космоса пробуждает человечность ...

Самое главное, что это трансформировалось в ответственность преданности Небу и преданности своей профессии. Это формировало мощнейший мотив. И цель-то была — летание, но летание как духовное обогащение, как культурный процесс. Вообще авиация — это большая культура. И летание как обогащение моей культуры, как обогащение моей чувственности, как расширение моих знаний вообще о небе как причастность к высшему и как дух, который они получают непосредственно **через нерукотворный мир**. Душевность, духовность, идейность через нерукотворный мир, конечно, делает человека глубже, ибо меньше лжи, лицемерия, обмана. Воздействие слова определяется тем, кто и как говорит и кого вы слушаете. А нерукотворный мир **незыблем**, а самое главное, **он выше, выше нас**. И мы чувствуем, что к нерукотворному миру мы причастны. Мы сопричастны к его красоте как данности, и он манит (Шадриков, 1996).

Самое главное, он формирует такие качества, как порядочность, ответственность, организованность. И как же трудно было все это внушить администрации. Воспитание чувства красоты, воспитание причастности к небу является основой повышения мотива, формирования профессионализма, чистоплотности, радушности, доброты, добродетельности и т.д. Никто не хочет этого понимать. Есть дисциплина и наказание, а все остальное — суета. Сама природа дала нам пример, сама жизнь нам дает пример колоссального воспитательного явления в интересах профессионализма, ну, не земной, ну, такая уж профессия. А ее пытаются приземлить. Конечно, дисциплина есть дисциплина, но у них она **самодисциплина**. Если бы ее поддерживали, то мы бы не имели такой аварийности.

Подтверждением моей убежденности в смыслообразующей роли духа как источника человеческой нравственности послужил и один отрицательный социальный пример.

Когда у нас начался великий демократический переворот, в авиации в цель полета внесли антинравственный принцип — прибыль, главное — это сверхприбыль. Это сразу вызвало целый ряд таких явлений, как индивидуализм, жадность, результат любой ценой и т.д. И с 91-го по 93-й год мы имели 40 катастроф. И катастрофы были связаны не с профессионализмом, а с моральным разрушением людей, с разрушением идеи духовности профессии. Об этом сказано более полно в моих книгах*. В данном случае хочу зафиксировать, что изменение нравственных принципов привело к резкой аварийности, потому что человек в воздухе не может летать ради денег. Он летает, а платить ему нужно за то, что он спасает жизнь, что несет добро. Но не ради денег он должен летать, т.е. не ради прагматической цели — материального обогащения, потому что высшее качество человека летчик приобретает в небе. Он приобретает это через дух.

Человек в полете испытывает прилив духовных сил, испытывает радость от возможности видеть то, что не видят другие. Все отмечали исключительный прилив щедрости, добра. Хотелось что-то подарить, купить подарок, жене духи или детям конфеты и т.д. Или перед кем-то извиниться за прошлые грехи. Все это загадочно. Очень трудно с позиции физиологии эмоций объяснить, откуда берется это чувство добра. Тем более что полученным добром хотелось поделиться. Ну, как тут не поверить в христианскую добродетель? Интервью, беседы полного ответа мне не давали. Некоторые нюансы замечал в воздухе, когда мы исследовали поведение человека в аварийной обстановке. Я создавал очень трудные конфликтные ситуации, зная, что, если у человека нет опыта, он не может выйти из этой ситуации. И вдруг некоторые мгновенно принимали решение. И тогда я спрашивал: «С помощью какой информации Вы приняли решение?» — «Я почувствовал прилив к голове, и я слышал, как мне прямо информация вносится в голову и мне говорят — делай вот это». И таких случаев было десятки, причем с разными людьми, в разных ситуациях.

Были моменты мистического или метафизического толка. В этих полетах мы использовали объективные физиологические, психологические, биологические методы. Признаков, которые объективизировали бы этот феномен, не было. Но один факт отметили, он печальный и имеет некую статистическую выборку. Речь идет о погибших летчиках, с которыми я летал, многих знал, по крайней мере, человек 70, которые разби-

* «Страна Авиация: белое и черное»; «Созидательная психология»; «Авиация. Человек. Дух»; «Духовность профессионала».

лись в тех или иных испытаниях, в тех или иных полетах. И выборка показывала, что часто ошибки, приводящие к авариям, к гибели или к принятию не совсем правильных решений, были связаны с отрицательными чертами личности. Вот их перечень: завышенная амбициозность, доминантная индивидуалистичность, склонность к переоценке своих способностей, отсутствие достаточной самокритики, самовлюбленность, лживость и т.д. Вот такие качества у погибших встречались довольно часто. Статистически это достоверно. Они попадали в ситуацию, которая требовала абсолютно правдивых действий и правдивых знаний, на что человек способен. И они это упрятавали и вязывались в ситуацию, из которой не смогли выйти.

Образно говоря, как на сцене, у человека была маска. А в экстремальной ситуации маску надо было снимать. И соотносить свои возможности с полетной ситуацией. Надо было **стать самим собой**. Те, кто этот принцип применяли, просто уходили от этой ситуации, а те, кто лез на рожон, не снимая маски, погибали...

Я пришел к выводу, что у нас есть два сознания. Сознание, которое продуцируется нашим мозгом, нашей психикой, и сознание, которое находится в мембранах клеток. Во всем нашем теле и в мозгу есть сотни миллионов клеток, которые не работают, спят. И приходит нужный момент, болезни или какая-то совершенно необычная ситуация, эти клетки оживают, именно эти клетки, оживая, дают резерв. Они создают те резервные возможности, которые позволяют человеку выжить или принять очень важное решение, т.е. всегда у нас есть клетки запасные, какой-то потенциал, этот запас прочности мультиадаптации, потенциал жизнестойкости.

В процессе исследования поведения людей в аварийной обстановке я обратил внимание на то, что иногда решение принималось настолько мгновенно, как бы мимо мозга. Еще мозг ничего не сообразил. В ответе на вопрос: «Как решил задачу?» — «А я не помню. А я не знаю. А шут его знает. Руки пошли, ноги пошли». Но руки-ноги могут пойти только на стереотипе. Там, где есть стереотип, там, где есть автоматизм, — они работают. Рефлекс сам по себе несет все-таки отражательную функцию. Для условно рефлекторного ответа должен быть стереотип, должен быть знакомый сигнал, должна быть временная связь. Ну, и обратная связь — это уже, так сказать, следующий этап развития этого рефлекса. А если ты принимаешь решение, причем грамотное вне замыкательной функции рефлекса? Видимо, решающую роль играет память на сигнал. Память содержит предуготовительный образ. Потому что в этой памяти есть тот смысл, который мгновенно реализуется в действии. Смысловые характеристики могут быть на уровне ощущения. Это у меня была такая завиральная идея. Я хотел поставить эксперименты, особенно в области

включения различных слоев сознания в момент распада человеческой личности в аварийной ситуации.

Тогда было видно, как конструкция разрывается, что сильнее: защитные реакции или приспособительные — и как разваливается эволюционная лестница. Именно распад функциональных систем, целостность личности разрушает целеустремленную деятельность. В этом плане мы кое-что достигли в понимании того, на чем построена устойчивость и стрессоустойчивость на более высоком уровне, а не только на уровне регуляторных механизмов. Эти данные навевали только одну мысль, которую нельзя было сильно развить в связи с нашим оголтелым материализмом. Все упиралось в то, что есть некоторая надпсихическая модель над мозгом. Много в психике дано, а не рождено. Человеку дано выйти из себя*. Возникал вопрос о душе. Понятие душа общепотребительно. Я его признаю.

Потому что каждый нормальный человек, имеющий совесть, знает что такое «болит душа». Ведь любой человек, обремененный совестью, всегда знает, какая разница между болью телесной и болью душевной. Он знает: что-то болит, но не сердце, не легкие, не почки. И любой совестливый человек, все это знает. Поэтому сказать, что у нас нет души, смешно. Другое дело, что мы ее не можем взвесить. Может быть, и хорошо. Если бы начали взвешивать, обмерять, замерять, то это была бы еще одна печеночная душа.

Авиация показывает, что дух существует в человеке, что душевность существует, что это все складывается из обычных нормальных кирпичиков. Это и красота, это и свобода, это и формирование нравственных начал, это все-таки принадлежность к нерукотворному миру. Небо возбуждает человека, поднимает его, очищает, делает добродетельным. Это факт. Этот факт наблюдали, видели и констатировали.

Я не сказал еще об одной специфической черте летного труда — это риск. Принято, что когда рискованный человек — это плохо. Ну, это авантюра, аферист, афера и т.д. У летчика риск питают два психических акта — воля и интеллект. Прекрасно один летчик написал: «Когда я рискую — это уже мною заранее предопределено». И оно диктуется не обязательно конкретной ситуацией. Риск — категория надпрофессиональная, потому что в риске регулятором выступает познающий элемент. Летчик идет через познание и особенно готов к тем следствиям, которые могут возникать в процессе риска. Это особенно характерно для летчиков-испыта-

* Кстати, к этой мысли приходили С. Геллерштейн, Ф. Горбов, Н. Бехтерева, В. Шадриков и др.

телей, когда они выходят на крайний режим, допустим, осуществить бездвигательную посадку; прекращение взлета, полеты на штопор, на сваливание, выйти на режим прочности на пределе. И поэтому риск — архиполезное синегрическое свойство. Риск — это интеллект, мысль, предусмотрительность, риск — это образ. В какой-то момент — это ведущая доминанта, которая организует все на выполнение конечной цели или результата действия, на который я нацелен. При риске возникает надситуационный сплав воли и интеллекта.

Профессия отбирает и ставит перед человеком очень крайние, очень жесткие условия и как бы проверяет его. Это очень серьезный момент. Психологи труда по-настоящему образом опасной профессии, образом профессионалов так и не занялись. Для меня как исследователя было важно познать истоки и формы духовности. Я изучал формы проявления духовности, душевности. Было важно одно — что все-таки небо дает нам очень много: и не только дожди, и не только снегопады. Есть манна небесная. Есть. Эту манну небесную надо познать по-настоящему и на это потратить много духовных сил и энергии. И быть благодарным за то, что она есть. И это, как хотите, называйте: религиозность или трансцендентность — я не знаю. Но главное то, что она оздоравливает, делает чище, добрее, делает людей самостоятельной. Она выводит их из клана органичков, инструментов, подхалимов, нечистоплотных паразитов. Потому что человек самодостаточный — это тот, кто способен не пригибать спину. Он сам в себе может определить свой мир и быть самостоятельным. Если он видит, что он в этом мире вынужден жить, **тогда он способен сделать свой мир.** Он себя делает еще лучше, еще чище, еще благороднее.

А эту область в научной психологии только трогают и не более того. Наши великие психологи, которыми мы заслуженно гордимся, все же обходили эту тему*. Такая была обстановка. Но мы-то не двинулись. Почему-то мы все время боялись, что мы уйдем в религиозность. Есть теология, есть церковь. Это ее дело заниматься духом, душой. Это не наше дело. Наше дело — научный обоснованный эксперимент. Можно подумать, что кто-то мог физико-химически показать, что такое нравственность. Каждый говорил свое. А по-настоящему ничего так особого и не развили. Поэтому сейчас возникла острая проблема — как трансформировалось и почему трансформировалось сознание. Казалось бы, дана была возможность критично оценить все то, что сознание сужало, то, что его

* Кроме работ В. Шадрикова, В. Зинченко, В. Рыжова, В. Слабодчикова, И. Дворецкой, Б. Братуся, В. Знакова, Н. Мушенок, И. Ильичевой, докторские диссертации на эту тему в ВАКе не в чести.

немного извращало, то, что его приземляло, то, что его делало слишком не только консервативным, но авторитарной силой. Теперь дали свободу, и она в человеке в десятки раз увеличила богоотступность.

Проблема сознания в авиационной практике имеет прямое отношение к безопасности жизни.

В летной практике измененное сознание возникает под воздействием внешних физических факторов и даже эстетических возвышенных чувств. Приведу примеры, которые иллюстрируют вероятность так называемых «немых» катастроф, причинами которых могут быть нарушения сознания в полете.

«На аэродроме Ахтубинск выполнял полет на самолете МиГ-29М. Задание представлялось мне несложным: нужно было пустить ракету “Воздух–воздух” на перегрузке 8 и высоте 3 км. Перед этим полетом я летал на МиГ-31 в высотном снаряжении, времени было до вылета мало, я просто снял с себя мокрый ВКК (высотно-компенсирующий костюм), натянул вентилируемый костюм, затянул потуже армейский ремень, а в ППК (противоперегрузочный костюм) идти по жаре не хотелось. Ранее на восьмикратную перегрузку без ППК мне летать приходилось, кратковременный выход на эту перегрузку переносил легко...

...С высоты 4 км ввел самолет в пикирование с углом 30°, по достижении скорости 700 км/ч включил форсаж и увеличил перегрузку до 8. Высота подходила к 3 км, нажал боевую кнопку, выдерживая перегрузку, жду схода ракеты, время до схода тянется непривычно долго (обычно это 3 секунды). Наконец, вижу долгожданную вспышку и дымный след. Выключаю форсаж двигателей и потянулся за рукояткой отключения протяжки КЗА (КЗА – контрольно-записывающая аппаратура)...

...Затем ощущаю, что просыпаюсь в каком-то незнакомом помещении. Медленно начинаю вспоминать, где нахожусь? Тишина... Вижу черно-белое изображение наземных ориентиров. Так, это я в самолете, а что я здесь делаю? Ах да, пускал ракету, может быть она взорвалась? Мысли ворочаются медленно, нет кабина цела... И сразу быстрая мысль: “Режим полета?” Так, скорость 250 км/час, высота 3700, двигатели – норма. Немедленно ручку от себя! Самолет слушается, управляется, послушно набирает скорость, самочувствие нормальное. Возвращаюсь на аэродром, выполняю посадку.

Все в порядке. После полета смотрю по записям КЗА: *с момента нажатия на боевую кнопку до этого осмысленного движения ручкой от себя прошло 15 сек, так что примерно 11–12 сек я был неработоспособен.*

В последующей летной деятельности желания пренебрегать полетными снаряжением у *меня не возникало»* (из личного архива Героя России, заслуженного летчика-испытателя СССР В.М. Горбунова).

* * *

О духовности

Нам внушают, что духовность эфемерна. Приведу пример из медицины.

У человека начался истероидный припадок. Человек в истерике — у него все жжет. И у него возникает волдырь, пузырь. Если исследовать содержание этого пузыря, то там все элементы воспаления (отек, лейкоцитоз и т.д.). Психическое состояние вызвало соответствующую ему морфологию. Кто работает с заиканием, знает, что это не только психогенное явление, но и в определенной степени органическое. Даже патологический застойный очаг в головном мозге, в конце концов, проявится патологией. Заикание — это болезнь. Это все-таки не симптом. Я уж не говорю о логопедической стороне вопроса. Известный психолог Н. Карпова (доктор психологических наук) добилась феноменального успеха в излечении заикания. На чем построен этот успех? Прежде всего, этот успех построен на вере. Она начинала свои занятия с формирования убеждения: «Вы будете говорить, Вы будете петь, Вы будете смеяться! Ты можешь!» У больного формировала веру. В этой вере рождался идеал. А идеал обогащается общением, взаимоотношением между детьми. Создается духовная атмосфера равноправия и равных возможностей. Вы создаете ситуацию, при которой раскрывается самое главное — душевное состояние, когда все равны и когда все помогают друг другу. Идет совместное восстановление. Это же духовная энергетика! Имеет значение слово, взгляд, чувства, руки, локти, плечи, т.е. все. Вот это потрясающее взаимодействие направлено на решение самого главного — **спасения самого себя и спасения товарища по несчастью.**

Дальше включаются элементы **технологии преодоления.** Преодолей, ты можешь. И в играх от простого к сложному человек преодолевает, и он видит в малом прогноз на большее. Плюс еще родительская помощь.

Родительская помощь — это реализация обоюдных побуждений матери и ребенка. Мать желает ребенку добра, ребенок хочет сделать ее счастливой. Ее счастье в том, чтобы ребенок не был отброшен обществом. И мать вместе с ним испытывает радость и грусть, и душевный подъем. Вы представляете, какой мощнейший духовный мир создается. И в конце концов технология преодоления, высший духовный мир, доброта организуются как ядро. Что ж мы теперь боимся, что потеряна духовность? Что нет духа? Н. Карпова доказала, что роль духа в лечении заикания значительна.

Я нахожу дух в летчиках. Для того чтобы исследовать дух в эксперименте, надо моделировать жизненные ситуации, надо раскрыть духовный мир человека и показать ему самому, что именно он делает его лучше и т.д., для этого надо моделировать социальный мир. Это область социальной психологии. Надо смоделировать соответствующую жизненную ситуацию, включенную в их профессиональные ценности. Создавая различные ситуации, жизненные преодоления, можно увидеть, как проявляется то или иное качество. Вкратце изложу свой первоначальный опыт психологического моделирования состояния воспроизводства переживания и действий давно пережитой летчиком аварийной или сложной ситуации. Стояла задача: уяснить, что помогло летчику остаться живым в крайне опасной ситуации. Мой опыт того времени сегодня покажется наивным, но он был для меня трамплином (1959).

Результаты этого моделирования связаны с историей, биографией, с его семьей, с архетипами сознания, с выяснения того, где он жил, что он делал. Как я это делал. Я подобрал группу летчиков, которые попадали в аварийные ситуации. Изучал их путь в авиацию, какие были мотивы, какая была семья, какие были привычки, культура. Когда был сконструирован типаж и конституция конкретного человека, моделировал с ним его аварийную ситуацию. За этим стоит огромная работа. Надо было создать ауру доверия, потом его надо было ввести в состояние пережитого. Когда вводил в ситуацию, у человека поднимался пульс до 160, давление 200 на 100 в положении сидя за столом.

Мы моделировали ту аварийную ситуацию, которая случилась в его летной жизни. Я создавал эту атмосферу и летал с ним, сидя на стуле. Мы начинаем: включили двигатели, пошли. Дальше память разворачивала всю историю по секундам. А случай этот был примерно 10 лет тому назад. Вот, что значит пережить возвращенную жизнь. Хотя я не обладал навыком гипноза. Но я воодушевлял своим душевным отношением. Говорил: «Помоги мне, помоги мне разобраться. Давай мы с тобой эту жизнь в полете проиграем еще раз». Кабинет мой был на чердаке, где я жил в Ханкале. Я знал, какую мой летчик любит музыку. У меня был магнитофон, и я подбирал лирические русские песни. Заранее изучал то, что он

любит. Дальше подбирал для болельщиков футбола записи Озерова или Синявского, проигрывал на магнитофоне футбольный матч любимой его команды. Так создавал ауру душевности. И когда я видел, что он совершенно расслаблялся, был уже готов, мы начинали эксперимент. Начинали полет, проигрывали по времени. Каждую секунду расписывали и снова и снова летали. Пока я не убеждался, что он действительно входил в ту систему чувств, которую пережил тогда.

Я брал летчиков, которые по ситуации должны были убится, а они оставались живыми. Надо было ответить на вопрос: «Почему он остался жив? Что помогало?»

Это были летчики, которые летали на Дальнем Востоке, и они тогда отгоняли американцев от наших границ. Были случаи, что сбивали крепость Б-52 («ушел в сторону моря» называлось это, значит, сбили). Американцы уходили, летчик догонял, а горючего нет. И надо прыгать. А если в этот момент, наоборот, дым появлялся или что-то еще отказывало, и он боялся: «Если я вернусь, значит, струсил». И поэтому любой ценой надо было как-то дотянуть до берега, чтобы доказать, что ты — боец. Много было таких социальных драм, таких психических внутриличностных конфликтов.

Затем были наблюдения за этими летчиками в полете и тестовые обследования личностных особенностей. Результаты тестовых обследований коррелировали не более чем в 30% случаев. Как бы то ни было, эти материалы я оформил в диссертацию.

Тогда я еще не занимался духом. А начиная с 1994 г. я переосмыслил все, что наработал. Мы с известным летчиком-писателем А. Маркушей сочинили анкету, ориентированную на тех, с кем я летал на испытаниях. Я с ними летал, т.е. рисковал, был в стае, младший, но свой. Когда посылал анкету, писал: «Мне не нужны формальные ответы на вопросы: “да” или “нет”. Не хотите, не отвечайте. Но, если вы пожелаете ответить, прошу вас сесть в своем кабинете или на кухне, неважно где, поставить свою лейтенантскую фотографию и ответить лейтенанту, и не врать, ибо будете врать себе, а это нехорошо. Пожалуйста, расскажите правду». (Это было в 1993 г.)

Я разослал примерно 60 анкет. По всему Советскому Союзу. Ждал, переживал. И пришло первое письмо страниц на 40. Я его 3 дня не открывал. Боялся открыть. А когда прочел, понял, что еще ничего не знал об этих людях. Если бы вы, читатели, знали, как они отвечали! Ответы были глубокие и искренние. Я знал этих летчиков, поэтому и соответствующие были вопросы поставлены. Мне начали со всех концов земли приходить ответы на психологический опросник, я утонул в информации.

Конечно, анкеты вначале разослал самым выдающимся людям, в основном летчикам-испытателям. Потом пришел в госпиталь. Это был тяжелый

1993 год. Уже авиацию разгоняли, начался бардак, армию уничтожали всеми силами, люди все бежали из авиации, не хотели служить, потому что был нарушен ее дух. Приехал в наш авиационный госпиталь, где летчики списывались с летной работы и уходили. Зашел в одну палату, сидят человек шесть, пьют водку. А я с анкетой к ним пришел. Они мне: «Видишь, не до того?» Это были молодые люди, не те, с которыми я летал. Я им сказал: «Знаете что ребята. Вот вам анкета. Пишите все, что хотите, но напишите. Не хотите писать, напишите, почему вы не хотите писать, почему вы не верите, но сделайте это для будущего». Там, наверное, было летчиков 30, анкету заполнили человек 20. На фоне этой агрессии, на фоне этого угнетения, на фоне всего этого были написаны ответы, достойные высочайших летных умов.

Был потрясен ответами капитанов. Но самое главное, что очень много было совпадений. Иногда даже слова одни и те же. Разве это не дух объединения? Разве это не дух, если ответы людей разных возрастов (от 82 до 24 лет), разного опыта, разных эпох и воспитания были очень близки? Понимаете, какой диапазон. И вдруг абсолютное единение в понимании самого главного — ценностей. Ценности своего труда, ценности своего мотива, ценности своих приобретений в небе. Ну, разве это же не дух! Это ли не доказательство!

* * *

О цивилизации

Скажу о том, что сегодня происходит. Только штрихом. XX век все-таки шел под флагом гуманизма. И коммунистические течения, и философские течения, и литературные течения, и искусство обременены были идеей сделать людей лучше и помочь им. Это не случайные гуманистические идеи: люди имеют право становиться лучше, причем все живущие на земле, а не только представители отдельных сословий. Сейчас принято декабристов дезавуарировать. Над всем надругались. Наши предшественники хотели, чтобы все были равны. Могут ли быть все люди равны? Не могут. Разные способности, разные глаза. Но равенство ведь не в этом. А равенство в том исходном праве достичь того, чего ты можешь. Дайте мне право. Вот сейчас мы сделали платную школу. Сделали платный институт. Все, тетя Дуся ребенка не выучит. А все великие, по крайней мере, половина из них — от тетя Дусь пришли и получили высшее образование и стали Келдышами, Королевыми, Курчатовыми, Жуковыми, Коневыми, Рокоссовскими. Я не говорю уже о Ломоносове; он тоже почти от тети Дуси пришел.

Идея гуманности была очень сильной. И сами по себе эти идеи людей поднимали. Веру поднимали. Церковь помогала. Церковь абсолютизировала роль Бога. Будем молиться. Но ради чего будем молиться? Ради того, чтобы мы стали людьми. Мы будем молиться, чтобы стать человечней. Мы будем молиться, чтобы быть сострадательней. Мы будем молиться, чтобы быть добродетельней. В церкви не молились за убийц и преступников. Поэтому религия и гуманистическое течение находили целый ряд совместных действий и точек соприкосновения. Наши все религиозные философы (Струве, Лосский, Федоров, Бердяев, Франк, Ильин, Трубецкой, Соловьев и др.) возвещали добро. Но в конце концов и большевики по-своему те же идеи проповедовали. Это был гуманитарный век. XX век, хотим мы этого или не хотим, доказал: бытие определяет сознание. Хотя я никогда этого не признавал^{*}.

Я жил в бедности, и у меня не было мотива к богатству. Собственная жизнь мне казалась счастливой. Бытие — это уровень цивилизации. Уровень цивилизации — это все-таки создание инструмента, который может сделать тебя более счастливым, дать возможность больше выразить себя. Вот нам и дали выразить себя. Для выражения себя нам дали инструменты типа плуга, потом трактора, потом комбайна, потом самолета, потом орудия, потом атомные бомбы и, наконец, космос. Вот мы и выразили себя. Цивилизация пошла на самоуничтожение. Высшее достижение ума человека: построили инструмент, который раскрыл наше скрытое потенциальное качество хищников, у которых цель — борьба за выживание. Повернулся и сместился мир. Сместилось самое главное. Мы отделились от религии, от природы. Мы ушли от того высшего, которое нам как бы дали. У меня возникает такое ощущение, что мы в эксперименте. Нас просто проверили. Нам дали, а мы цивилизацию пустили на самоуничтожение. Нарушили закон целесообразности природы, общий универсальный закон целесообразности.

И даже техническая цивилизация как единственное доказательство развития интеллекта и ума несет угрозу, нищету, смерть. Мы повернулись не только друг против друга, мы же повернулись спиной и к нерукотворному миру. Мы стали заносить смертоносные вещества и в природу. Мы уничтожаем то, что нам дано, нерукотворно, то, что не мы создали, это не наше — мы посягнули и на это. Мы заражаем небо, мы достаточно

^{*} Недавно узнал, что С.Л. Рубинштейн впервые в отечественной психологии высказал суждение, о том, что сознание определяет бытие. Теперь я понимаю, за что меня удостоили премии РАН им. С.Л. Рубинштейна. Я, еще не будучи психологом, в 1952 г. на занятиях по политэкономии был изгнан с лекции за то, что высказал эту мысль. Студента пожалели...

много занесли вредных веществ в космос. Я уже не говорю о морях и океанах, о земле, о лесах, обо всей природе и т.д. Мы, получив от природы земли нефть, газ и все остальное, руды, золото, алмазы — мы эту природу загрязнили. Мы ответили зверством ей. Мало, что мы сделали нецелесообразно, так мы еще подняли руку на то, что нам не принадлежит. Оно принадлежит нам как данность. Самое высшее, что мы должны ценить — это жизнь, не мы ее сделали, нам дали ее и поэтому мы должны ее сделать достойной.

Произошло какое-то супернарушение. В.И. Данилов-Данилян среди возможных исходов нынешнего мирового кризиса называл «болезни, антропологическую деградацию, открытую внутривидовую борьбу, ввиду невозможности удовлетворить жизненно важные потребности в условиях радикально изменившейся среды». Высказывается мысль, сходная с концепцией финансовых олигархов «одного миллиарда», т.е. останется часть популяции людей, подстроившихся под новую биосоциальную среду. Но лично мне ближе мысль Н.Н. Моисеева (цитирую по В. Меренкову) о том, что для «нравственных начал, т.е. системы нравов, образцов поведения людей будет еще недостаточно, необходима более глубокая перестройка *самого духа* (курсив мой. — В.П.), обретения нового смысла существования».

И чего ж мы теперь хотим?

Видимо, надо попросить прощения. Если нас 6 млрд., то, по крайней мере, хотя бы 4 млрд. должны стать, образно говоря, на колени или духом измениться. Если это возможно, нам должны помочь и дать такую же идею, как Иисус Христос. Кто нас поведет? Возможно ли это? Сами мы уже неспособны. Мы сами ничего сделать не можем. Ничего не получается. Тем более сейчас уже XXI век. Будет такое оружие и такие колоссальные возможности уничтожить мир сей*.

Компьютер — плод человеческого ума, знак восхождения человеческой цивилизации. Но человека он закабалит, сузил, связал. «Пойди, посмотри лесок, сынок». — «Зачем? Я сейчас включу — будет березка, будет елочка, будет зайчик бегать. Все, пожалуйста. Хочешь, как рождает лисичка, — на, посмотри...» Все сужено, переведено в искусственность, лишено чувственности и переведено в прагматизм. Это результат внедрения сугубо прагматичной технологии. Мы эту технологию не очеловечили. Наоборот, она нас обезчеловечивает. Следующий этап будет еще

* Более глубоко с позиции научной психологии это изложено в кн.: *Шадриков В.* Происхождение человечности. М., 1999; *Зинченко В., Моргунов Е.* Человек развивающийся. М., 1994; *Ковалев Б.* Смыслы жизни. М., 2001.

страшнее. Пойдут роботы. У вас будет нянечка-робот, кухарка-робот, прекрасная дама-робот и т.д. Грядет полное извращение. Есть вопрос: если это эксперимент, то зачем нам это искушение, эта провокация? Иисус Христос подал нам пример, сказав, что материальное нужно только для нужды, а не для обогащения и не для извращения. Придет высший судия и скажет: «Стоп! Зачем же мы их начали искушать? Зачем мы их провоцируем? Давайте мы им дадим снова такую идею, которую они примут».

Вернусь к летчикам. Еще одно очень важное качество, которое тоже привело меня к духовности — это очищение. Это удивительное состояние очищения, ну, то, что называется в клинике — катарсис. В чем проявляется очищение? Летчик сам по себе самодостаточен, в меру амбициозен, верит в судьбу, все время активен, все время нацелен только на победу, нацелен на благополучие, нацелен на самоусовершенствование. А самоусовершенствование в авиации — это расширение зоны риска, и любой профессионализм идет как раз с расширением зоны риска, т.е. с повышением вероятности попадания в ситуацию на грани жизни. Это особенность летного профессионализма. Но в определенный момент летчик попадает в аварийную ситуацию и случайно остается жив. И в этот момент он начинает понимать, что он еще никто, он еще слабак, и он переживает это. Переживает, как он мог так опростоволоситься. Как он мог так зазнаться? Как он допустил нарушение всех моральных и нравственных законов летного труда? Не рискуй жизнью и не отдавай ее. Сохрани ее для блага.

Это все в душе переживается. И начинается самобичевание. Причем это начинается тихо, скрытно, ни перед кем он не может даже покаяться. Он боится, стесняется этого религиозного чувства. Это его состояние — покаяние. И в такие обстоятельства он попадает не раз и не два, и не три, и не пять, а десятки раз. И все время понимает, что он оказался не тем, кем он думал. И дальше он разбирает, почему так поступил. Идет эта разборка на нелюбимом фоне для себя. Момент очищения — это еще одна причастность к духовности этой профессии, к духовности этих людей.

Я хочу сказать — для меня это неисследованный вопрос. Единственное, что я засветил проблему на одной профессиональной группе. Наверное, это можно засветить на примере жизни художника, врача, инженера, рабочего. Это неважно, на ком. Все люди причастны к духу, у всех людей есть духовная сфера, у всех есть сердце. И, наверное, если бы мы занимались этим в любой профессиональной группе, можно было открыть — в чем состоит их дух. Я сейчас знаю летчиков и уже знаю, как надо их воспитывать. Могу построить воспитательную тезу. Могу показать кинофильм о небе, о красотах, о нерукотворности, о принадлежности,

об ответственности, о выражении себя, о достижении колоссальной власти над собой и т.д. И все это воспитывать у человека, чтобы он действительно в небе становился другим. Он очищен, он лучший. И он, вернувшись на землю, будучи обновленным, должен что-то отдать Земле. Потому что все-таки послала его вверх Земля. Значит, он не может быть хуже. И все это — воспитание. Только неназойливо, культурно, профессионально надо воспитывать людей. Показывать им в воздухе все это. Надо читать книги и научную литературу. Появились летчики, которые пишут о духе. Я их назвал «Небожители».

И теперь уже можно строить воспитательную тезу, воспитательную систему и т.д. Причем на истинном профессиональном гуманизме, на душевности. А русский человек всегда в профессии. У нас вся жизнь в работе. Это сейчас праздность. Все праздно живут. А нормально — жизнь в труде. А что такое труд? Это же рождение нового, это же создание, это созидание. Ну, что может быть выше, когда человек созидательный? Это норма нашей жизни, и это устойчивость к этой жизни. Что делают психологи сейчас? Все кинулись собирать компромат во время выборов. Собрать компромат — это найти слабости у противника, не гнушаясь недозволенными методами. А ведь психологи должны были изучать это как бы со стороны и показывать, каким образом противодействовать этому. Так же и социальные психологи. Первым делом учат: ты делай свое дело. Открой фирму, поставь ценник и давай. Лучше грабь богатых. Платные врачи невольно становятся такими же интеллигентными мошенниками, выписывая лекарства в угоду рекламе... Это значит, что в университетах, в училищах не обращают на это внимание. И говорят: «Вы сами выживайте, мы вас куда не направляем. Диплом получили — выживайте. Устраивайтесь. И нюхайте — как где». А принцип один — рыночная экономика. Конкуренция. В конкуренции «Боливар не выдержит двоих». И куда не денешься. Поэтому должен быть высокий уровень подготовки психолога и воспитателя: показать пример, каким образом остаться человеком. Как делали подвижники. Подвижничество сейчас — одно из высочайших качеств профессионализма психолога, они же начали заниматься душой, и теперь стоит их на этом оселке проверять.

Годится или не годится к этой работе? Нравственный отбор должен быть. Подбор психологов должен быть с учетом принципов духовности, так как им с желанием, с потребностью нужно переживать боль страждущих, входить в эту боль, принимать ее на себя, разделять ее. И в этой разделенности можно обеспечить высокую устойчивость этих людей.

* Много, много хорошего, но в данном случае я говорю о том, что у меня болит...

Психологов вначале надо воспитать, затем учить. У нас этой привычки нет. Я не хочу обижать психологов, хочу просто сказать, что порой они оказались не готовы устоять перед злом. Случается, что они пропитаны духом конкуренции. Конечно, надо выразить благодарность за то, что психологи при всех катастрофах, и техногенных, и социальных, сейчас стали больше работать, больше помогать и больше действовать, проявлять активность и инициативность. И это надо только приветствовать. Большую подвижническую, самоотверженную энергию в это дело внес профессор В. Рубцов. И это очень хорошо, что психологи идут на помощь. Их много было в Ереване, в «Норд-Осте», в Беслане. Психологи в трудных для себя обстоятельствах могут оказать действенную профессиональную помощь. Нельзя не сказать и о психологах Института психологии РАН, много сделавших для психологической реабилитации людей, пострадавших во время чернойбыльской трагедии.

* * *

Акме

Акме — научное понятие (Смысл жизни и акме: 10 лет поиска, 2004, с. 23)*. «Акме — вершина, на которую поднимается человек в своем индивидуальном, личностном и субъективном развитии» (А. Бодалев). Любое определение всегда субъективно. Акме — это достижение высшего развития, к примеру, в профессии. В профессии достигают высших вершин. Акме — это реальный путь наверх. Я достигаю то ли физического совершенствования, то ли умственного, то ли профессионального и т.д. К этим вершинам, естественно, надо стремиться. Но акме как вершина в этом понимании опирается на операциональное развитие наших качеств, наших свойств. Эволюционное развитие социальных, личностных, духовных, психофизических качеств, включенных в акме, представлено как процесс. В этом есть некоторое ограничение теории акме. Применение этого понятия к лицам опасной профессии следует немножко насытить высшим духом. Я должен подняться наверх, но первый признак высшего развития, как говорили философы, — это: «Я знаю, что я ничего не знаю». Это элементы мудрости. Потому что мудрость — это все-таки состояние, когда

* Теорию акме, ее приложение к практике обосновали А. Бодалев, А. Деркач и их научная школа. Интеллектуальными спонсорами выступили В. Шадриков, И. Зимняя, Е. Климов, В. Пономаренко, А.А. Бодалев.

ты заранее знаешь, чего ты можешь, чего ты не можешь. Не только пределы физические, но, прежде всего, духовные.

Поэтому теорию акме надо насыщать духовностью. А в духовности это, прежде всего, очищение, это самокритика, это самосознание, это все время постоянный анализ сверху вниз, осознать должен, чего достиг, как достиг и правильно ли достиг. Человек может достичь вершины через подлость, карьеру, через подхалимаж. Может достигнуть вершины через предательство. Он может быть хорошим профессионалом и одновременно подонком, подлецом. Профессионал достигает вершины, и он может обоснованно сказать: «Я достиг акме. Эта та вершина, которую вы не достигли, тогда слушайте меня». Современная концепция акме ушла от духовности, ушла от самокритичности. Ушла потому, что самое тяжелое состояние, которое испытывает человек, когда он достиг вершины. Он достиг вершины, и ему иногда кажется, что он царь, и бог, и воинский начальник. Но проходит какое-то время, и он понимает, что на этой вершине очень тяжело, потому что он отвечает за все. А он еще за себя толком не может отвечать. А ведь ему необходимо овладеть высшим психическим свойством — **переживанием**, тем, что не достигли вместе с ним его товарищи. Он же вырос среди людей, среди профессионалов, которые вольно или невольно способствовали его подъему наверх. Когда он поднялся наверх, он должен быть признателен окружению. В религиозном понимании он должен сказать себе: «Я **вознесен**. И вознесен для того, чтобы другие поднялись сюда. Я буду только тогда счастлив, когда все мои собратья будут стоять со мной на этой горе». И, достигнув этого мастерства или этих нравственных качеств, он видит, что что-то не получается, и страдает из-за этого.

Страдание — это единственный способ нарачивать совесть. Другого способа нет. Почему нас, русских, ругают, упрекают в том, что, кроме сострадания, больше ничего в России нет. Но сострадание — это нарачивание совести. И когда человек из пространства акме страдает — это не значит, что он — слонтяй. Сострадав, он в то же время крепчает. Он не спускается вниз, он поднимается и старается поднять других выше, и создает не только процесс достижения вершины, но и духовную атмосферу. Поэтому акме надо рассматривать все-таки в духовном плане. А так у нас получается, что акме достигает просто сильный человек.

Нас 6 миллиардов, а акме достигли примерно 100 млн. А что остальным делать? Стать на колени, чтобы сказать: «Мы нелюди. Сделайте нас людьми». Вот когда 6 миллиардов опустятся на колени, чтобы стать друзьями, возникнет настоящее шествие к акме.

Истинное акме, прежде всего, — это высший дух, и этот дух одухотворяет желание всех приблизить к себе или, по крайней мере, поднять

еще на две ступени выше. Здесь уже появляется смысл. Смысл — наверху. Я наверху. Мой смысл — управлять. Это одна позиция. И я хочу всех поднять. Это уже смысл. Это уже великий смысл. Животворящий смысл. Созидающий смысл. И он должен являться основной причастностью человека, достигшего акме. А не «я достиг — и все». А другому это не дано. У нас все учителя очень ревностные, когда ученик догоняет. А когда перегоняет, тем более. Улыбается, руку жмет, а сам ревнует ученика. А Лобачевский говорил ученикам: «Перепрыгивайте, перепрыгивайте через меня».

Недавно мой ученик А.Н. Разумов стал академиком Российской академии медицинских наук. И я был счастлив, купил ему цветы, приехал, мы «обмыли». И среди известных людей мой ученик встал и сказал: «Первый тост, несмотря на то, что здесь сидят большие люди, я подниму за своего учителя». Ну, это что-то. Причем, он это сказал тем людям, для которых, я не только не учитель, но и не великий. И в его словах были слезы, была искренность. Это приятно. Я знал, что он вырос. Потому что сейчас можно стать академиком просто за деньги. Но А.Н. Разумов очень сильно вырос уже без меня. Он рос в моей школе. Дальше двигался уже сам. Он впитал нашу школу, всех, кто с нами работал. Это очень важно.

К сожалению, в научных школах много конфликтов, подлостей. Мы пример не можем показать ни животным, ни деревьям, ни цветам. Цветок вечером спит — утром распускается, поворачивается к тебе. В этом есть элементы какой-то информационной органики. Есть целый ряд таких моментов, которым диву даешься. Вы посмотрите, как собака смотрит преданно. Корова плачет. Корова теряет своего хозяина, вот такими слезами плачет. Во время эвакуации за нами корова бежала километров 5 и плакала. Свинья и та различает, идут кормить или резать. Животные благодарные. Сколько у них человеческих качеств. Уму непостижимо. Просто им не дали развиваться. Так, если нам дали, ценить же надо. Ценить надо эту данность.

* * *

О вере

Когда меня спрашивают, какое у меня хобби, я отвечаю: «У меня хобби — это общение». У меня в доме значки висят — это все люди. Фотографии, я на них смотрю — это все мои люди. Вот все, что вы видите в доме: игрушки, самолетики — это все люди. Это все, что мне подарили люди, с которыми работал. Всю жизнь прожил среди людей, учился у них,

опирался на людей, они меня воспитывали. Видел десятки тысяч очень хороших людей, видел, конечно, и плохих. Но запомнил и ценил все-таки в основном людей хороших. На них и опирался, и они мне были приятны. Я — оптимист и очень верю в людей. Верю в то, что нас в этом эксперименте не уничтожат. Найдутся какие-то моменты, когда нам подскажут, как нам выбраться из этого болота. Поэтому в этом отношении — я оптимист.

А уже к концу своей жизни начинаю задумываться, так как меня очень угнетает то, что с нами происходит в нашей российской империи. Равнодушные управителей к своему народу-труженнику не только огорчает, раздражает, порой просто угнетает. Не принимаю распутство, ложь, утрату Русью самодостаточности. Не понимаю новой системы власти, которая ведет себя эгоистично, органически криминально. Или эта тяга к некрофилии, это искажение нашей биографии. Сколько мы создали, сколько Россия помогла другим странам. Если оценить сделанное Россией, будет больше положительного. Эту историческую правду даже в Гималаях поняли. Зачем же мы на себя клеветаем? Мы должны были исправить, устранить то, что было плохо, и создать условия для развития больших возможностей. Нынешняя безысходность, бездуховность просто угнетает. А больше всего меня угнетает то, что мы потеряли поколение. И сейчас наши дети недовоспитываются. Мы разрушили основу российской нравственности — это культ семьи, культ уважения старших, культ уважения отца—матери, культ сплоченности в семье. Это основа основ, на чем стояла Россия во все времена. Коллективизм и колхозы — разные явления. Мы разрушили нравственные ценности, т.е. ценности помощи, ценности сострадания, совесть и т.д. Зачем мы все это разрушили? Зачем мы приняли в качестве жизненного закона дикий прагматизм? Ведь у нас было много совестливых людей, которые стеснялись своего богатства. И этих примеров было много и в жизни, и в художественной литературе. Они отдавали свои богатства. Их сажали в сумасшедшие дома. А они просто не выдерживали несправедливости. И это же все у нас было. Помню, когда начали отстраивать Сталинград, немцы получали 400 граммов черного хлеба, я получал как ребенок — 50 граммов, а мама — 100 граммов хлеба. Это же все было. У нас есть заслуги перед человечеством. Есть. И Россия единственный буфер против войны и в какой-то степени сохраняет нравственные стержни.

На Западе свои законы. Ты богатый — ты достоин, ты можешь, **ты имеешь право**, ты должен действовать, тебе это дано. Вот ты так и иди. Ты не смог, значит, умирай, потому что непригоден. В России этого не было ни при князьях, ни при царях. Все было — убийства, дикости русские, пожары, ГУЛАГ, бандитизм и т.д. Но в корнях было сострадание, и это

надо было ценить и гордиться этим. А сейчас это относят к архаике. Какая может быть архаика в **предназначении** человека в этом мире? Нам-то идеи даны, что такое человек в подлунном царстве. Они изложены во всех нравственных православных писаниях.

Я не достиг акме. Не сделал в науке то, что мог сделать, не сделал в жизни то, что мог, для семьи, Отечества. Мне дано было гораздо больше, а я не реализовывал себя до конца. Все-таки много потратил времени на праздность. Сейчас я констатирую факт, а объяснительные ходы мы всегда найдем. Не достиг не то, что акме, даже не достиг и середины того, что надо было бы достичь. Конечно, были обстоятельства, но и сам много расплялся. Но карьеристом не был. Никогда не жаждал карьеры, не просил никаких наград, никогда не просил звания воинского, не просил квартиры. Ничего никогда ни у кого для себя не просил. Мне всегда было стыдно, что я лучше живу. Очень трудно привыкал к персональной машине, когда вступил в генеральскую должность.

У меня было достаточно умных старших товарищей, которые помогали мне советом. Я прожил эту жизнь, будучи человеком порядочным, хотя не без грехов. Никогда не трусил и десятки раз рисковал социальным положением и жизнью, когда в полетах в процессе аварийной ситуации превышал всякие границы меры. Потому что надо было построить корреляционные кривые, а для этого минуту показатели записать. Падаем к земле, уже близко, а надо минуту, потому что не будет нужного материала. А потом сидишь весь в поту, и страх хватает. Так что нарушал, нарушал. Надо было бы молиться. Молиться не могу, не научился в молодости. С болью в душе, перефразируя слова С. Есенина: «Стыдно, мне, что я в Бога не верил, горько мне, что не верю теперь».

Вообще не надо стесняться, если человек верит во что-то Высшее. Когда верят в высшее, то стремятся к этому. Само стремление — есть реализация веры. Человек не конечен на этой земле. Мы напрасно отказались от веры в Высшее. Другое дело, что вера в высшее не должна быть насильственной или еще хуже — покушаться. Конечно, должен быть диапазон требований соответствующий, а этот диапазон человек должен сам сужать или расширять. Вера в высший разум, пускай будет Бог — это высший смысл справедливости. Это высший смысл добра. Это высший смысл примера. У нас же смысловое, символическое сознание существует. Символы у нас все-таки есть. Когда-то с проверкой прибыл генерал армии и увидел у меня в кабинете портреты простых людей, не членов политбюро. Он мне говорит: «Генерал, вы вообще устав знаете или нет? Как должен быть по Уставу оборудован кабинет? Что должно там быть? Вы почему нарушаете?» Я ему отвечаю: «Это мои учителя, и они воспитывают меня, и, когда я делаю что-то не так, я на них гляжу и чувствую,

что они недовольны мной. Когда приходят ко мне в кабинет офицеры и научные сотрудники, они видят, что все-таки есть поддержка традиций. Есть уважение к тем, кто сделал многое в науке. Есть уважение к тем, на чьих плечах мы стоим. И я не сниму. Если хотите, чтобы нам долго не возиться, увольте меня, но портреты, пока я жив, не сниму». Он поворачивается к своей свите и говорит: «Вот видите, товарищи, мало, что устав не знает, еще и хамит».

Мы должны все-таки в нашем дальнейшем культурном продвижении войти в более высокую цивилизацию, в том числе человеческую. Для этого вера в Высшее должна быть. Это то символическое, которое и есть магнетизм в нашем организме. И стрелочка на сердечном магните все-таки показывает на добро. Этот магнит у нас должен быть нравственный, он должен доказывать, что у нас есть нечто высшее и есть Бог, на которого мы должны ориентироваться. И этот магнетизм надо развивать, потому что люди очень преданы Богу. Посмотрите, как многие себя ведут в церкви, как они исполняют обряды. Это же энергетика. Значит, она есть. Я уже не говорю о целом ряде явлений, когда помощь Бога была. Тысячи примеров, десятки тысяч, миллионы примеров. Не может же быть так много совпадений. Что-то есть. Значит, как слово отзовется. Поэтому не стоит так уж сильно разгоняться отвергать.

Другое дело, что уровень свободы должен быть гораздо выше, чем в обычном государственном управлении. Свобода совести должна быть. А двигаться к вере надо через воспитание. Ребенок должен понимать, что наказание его в углу — это мелкое наказание. Надо осознанно бояться более высокого наказания. Когда человек осознает, он понимает: чтобы не бояться этого, надо вести себя соответственно, независимо от занимаемого положения и уровня богатства. Символическое сознание в этом случае сильно помогает, организует, дисциплинирует и т.д. Наполеон, умирая, признал Христа. Вот это и есть акме...

Обязательно в слове должна быть энергетика. А слово — это силовое поле, амплитуда и частота. Раз амплитуда и частота, значит, это энергия, информация, вещество. Мы имеем поток электронов, почему же они не несут смысла? Они несут смысл. За верой следует надежда, она, как известно, умирает последней, а это стойкость, целостность личности. В вере не только склоненная голова, но и взгляд вверх. Летчики, люди опасной профессии, не раз и не два смотрели смерти в глаза. И не отсюда ли символический боевой рефрен: «Выше нас только Небо!» А может, в этом и есть Сущее?

Жизнь и судьба в сухом остатке*

Прежде чем оценить пройденный путь, мне бы хотелось сделать некоторые пояснения. Конечно, сегодня трудно вспоминать и тем более комментировать языком подростка счастливо прожитые времена 60-летней давности, которые ныне во многом оклеветаны. Праведный суд еще впереди. Я понимаю свою задачу не как упражнения в мудрости аксакала, а скорее — как откровение упростить свой жизненный путь, ибо ее величество судьба была очень благосклонна ко мне и во многом случайность возводила в закономерность. Добрые, умные, светлые люди указывали направление моего выбора и способствовали духовным силам в преодолении зла. Загадку своей судьбы я не разгадал, так как не понял, почему меня так часто прощали и так верили в мою звезду. В моем суземе удача занимала слишком большое место, чтобы все относить на свой счет. Вот, если бы я встретил своего ангела-хранителя, было бы, в чем исповедоваться. Но автобиография — не та ипостась.

Родился я в г. Мелитополе, но до 1947 г. жил в совхозе без лампочек Ильича и радиоточки. Ходил в школу пешком ≈ 6 км. Родители работали в совхозе. Воспитывался мамой, которая большую часть своего времени отдавала работе и общественной деятельности. Она была устремленным организатором, преданным делу человеком. Бесстрашно защищала и отстаивала права товарищей по работе. Свою принадлежность к партии расценивала как долг быть примером в труде, в принципах, в вере, в отношениях к селянам-рабочим. Имела образование 4 класса и различные курсы (аграрные, профсоюзные, партийные). В нашей хате (полуземлянке) всегда было людно, весело, оптимистично. Я воспитывался средой, а с 1944 г. — трудом. В то время мы, подростки, до 3–4 месяцев находились в поле с 5 утра до 8 часов вечера на различных работах вместе с женщинами (все мужики были на фронте, возвращались только инвалиды). Видел все: бедность, нищету, изнуряющий труд. Учились, сидя на полу, освещение — фитиль в гильзе от снаряда. Перенес голод, педикулез, холод. Детство было хотя и голодное, но без комплексов. 1942 г. — полгода беспризорного скитания во время оккупации со всеми атрибутами самостоятельного выживания... (село Спицевка, Ставропольский край). В 1944 г. вернулись домой. В этих, казалось бы, трудных обстоятельствах были и детские радости: праздники, елки, День Урожая, дни рождения, вера в нашу победу, труд и учеба во имя победы над фашистами. Первая трудовая зарплата, игры, шалости, чтение книг, мечты, похвальные листы.

* Психологический журнал. 2005. Т. 26. № 3.

Главное — в 12–14 лет была особого рода взрослость. Жил добром для других и получал от них тепло и ласку. Выжить и остаться хоть маленьким, но человеком помогла ВЕРА, пример старших: «Все для Победы!». В комсомол был принят в 1946 г. (за кусок сала в сельсовете дали справку, что мне 14 лет), номер комсомольского билета — 26300755. Правда, через год пытались исключить: слишком яро боролся с директором школы за правду. В школе руководил драмкружком, зарабатывали деньги на питание (бесплатные завтраки). Учился средне, поведение не самое лучшее. Отлично осваивал гуманитарные дисциплины, много читал. В 1950 г. окончил вечернюю школу в г. Мелитополе. Увлекался спортом, имел спортивные разряды. Во Дворце пионеров учился на «артиста», выступал в концертах, на олимпиадах. В городе жил на квартире, мама работала в совхозе, очень обо мне заботилась, отдавала все, что имела, на мое содержание квартирной хозяйке. Питались за одним столом борщом и кашей. И так три года. В школе рабочей молодежи я получил хорошее образование, так как в 1949 г. в результате борьбы с космополитизмом часть лучших учителей из дневных школ переместились в вечернюю школу. Судьба этих людей, достойных звания Учителя, серьезно повлияла на мое мировоззрение и жизненные принципы.

В 1950 г. я выдержал конкурсные экзамены (9 человек на место) во 2-й Медицинский институт им. И.В. Сталина в г. Москве. Был принят на лечебный факультет. До этого не собирался быть врачом. Мечтал быть разведчиком, адвокатом, дипломатом, артистом. Кстати, вначале сдал экзамены во ВГИК, но мама написала пронзительное письмо, все пропитанное слезами. Она умоляла меня не быть артистом, считала, что богемность меня сгубит. И я после двух слезных ночей наступил себе на горло: пришел, забрал документы, поцеловал стены здания ВГИКа, сел в трамвай и стал читать объявления, куда приглашали поступать в вузы. Я понимал, что могу поступить в тот вуз, где нет математики, иностранного языка. Как ни прозаично, но это факт: так я стал студентом медвуза. Учился на стипендию (без троек). По клиническим дисциплинам учился успешно. Больных любил, обладал искусством расспроса истории их болезни, образа жизни, биографии, наследственности и т.д. Во мне интуитивно просыпался психолог, меня интересовали, как теперь я понимаю, «образ болезни и его представленность в сознании больного». Мне удавалось вызывать доверие к себе, а некоторые профессора иногда говорили: «У этого паренька есть дар клинического мышления», правда, говорили это с удивлением, так как мой внешний вид, поведение, одежда не давали повода к подобного рода высказываниям. Но, как бы там ни было, в институте я был приметным и имел приличную кличку «доктор». Выступал в народном театре и порой с шумным успехом. Жизнь студенческая, осо-

бенно в моей группе, была счастливая, творческая, свободная, поднимающая по ступеням самостоятельности и взросления умом и телом. В миру был общественник, когда помогал другим — чувствовал наслаждение. Очень нуждался в культурном сопровождении, в охранных душевных границах старших. В нашей группе были и взрослые и участники войны. Т. Полякова, Е. Садикова, Е. Евстратова много внесли в мою душу добродетельности и правил поведения в приличном обществе. Однако жизнь резко изменилась, когда в 1954 г. меня призвали в армию и направили для продолжения учебы на специальный авиационный военный факультет при Саратовском мединституте.

Жизнь военного человека в процессе учебы на факультете у меня не очень складывалась, не видел я в ней своего призвания, свобода не та, а главное — стиль мой был явно избыточный. Но все же, несмотря на солидный стаж на гауптвахте, все экзамены я выдержал на отлично. Прошел стажировку, добился полетов на истребителе с инструктором Н.В. Барановым, получил от летчиков в подарок 50 плиток шоколада. В 1956 г. прибыл в 382 истребительный полк ПВО страны (станция Ханкала), где и прослужил с наслаждением 6 лет. За это время меня дважды пытались лишить партбилета за непонимание линии Н.С. Хрущева по отношению к армии, авиации, выраженное публично на партактивах. Одновременно представляли к ордену «Красной Звезды», досрочно — к присвоению воинского звания «майор». Единственному врачу строевого полка позволили проводить эксперименты в полете на истребителе (учебно-боевом), дали возможность подготовить рукопись кандидатской диссертации «Роль личного фактора в аварийных ситуациях с благополучным исходом». Но бдительные силы не поддерживали инициативу моих командиров, и лишь записи в личном деле подтверждали, что **за 6 лет** в авиации меня по настоящему воспитали, сформировали, «переиздали» в виде человека, приобщенного к Небу, к Небожителям, к людям, знающим, как, зачем, ради чего нужно рисковать, чтобы жить и творить мир на Земле.

Мое приобщение к науке началось в строевом авиационном полку.

В летной части я быстро вошел в жизнь как участковый, санитарный врач. Уверенно и смело лечил, ставил диагнозы, занимался профилактикой. Набивал шишки, но с опорой на книги, на опыт старших товарищей, особенно врачей А.Л. Алоянца, Н.М. Либмана, Е.Ф. Редькина. Собственное усердие постепенно помогло стать нужным, востребованным специалистом. Однако рабочее время в основном было связано с медицинским обеспечением полетов 8–12 часов 4 раза в неделю. В полетах — *здоровые люди*. Формально: осмотреть и допустить к полету, быть готовым к оказанию помощи, следить за санитарией, питанием, летной нагрузкой, пере-

носимостью полетов. Ты — обслуга, надсмотрщик, контролер, иногда партнер в «шеш-беш». Твоя востребованность зависела в лучшем случае от личных симпатий или соседских отношений. Отношение к врачу как авиационному специалисту было настороженное и маловероятное. Это было не по мне. Имея добротную профессиональную подготовку в области авиационной медицины, физиологии, гигиены, частично в области психологии профессионального труда, мне пришлось по-настоящему заняться летной профессией как фактором риска для здоровья, престижа, карьеры, жизни. Начал с изучения летных биографий, служебных характеристик, клинико-психологических наблюдений за летчиками, бесед, изучения их интересов, мотивов, кругозора, привычек, обычаев, неписанных законов. Вникал в мотивы критериев самооенок и отношений летчиков к своим поступкам. Искал свое место в профессиональном обучении, в общении, в планировании полетов, в психофизиологических тренировках и в отдыхе, и развлечениях. Дело сдвинулось: стали больше доверять, но не сильно. Тогда подготовил научную программу психофизиологических исследований причин ненадежных действий. Эту программу утвердил командующий авиацией ПВО. Пройдя все препоны, приступил к участию в полетах на равных. Имел свой личный позывной (013), спецодежду и место в плановой таблице полетов. Более того, имел право планировать тестовые задания в полете, регистрируя артериальное давление, частоту пульса, время двигательной реакции, время принятия решения, брать интервью в полете, вводить тестовые задачи. Изучал индивидуально-психологические характеристики летчиков полка, оценивал связь ошибок с эргономикой кабин, сложностью заданий, индивидуальными особенностями, оценивал эмоциональную устойчивость. Равноправно участвовал в разборе полетов, готовил аналитические справки по средствам повышения надежности действий в нештатных ситуациях. И все стало на свои места — меня признали своим товарищем и помощником. Но главное — мне открылся новый внутренний мир летчиков, их разнообразные возвышенные формы психических состояний, онтогенез любви к профессии, основания профессионализма, законы взаимоотношений. И я осознал: институтские знания хорошо работали только при оценке воздействия физической среды обитания; информационная среда, духовные составляющие профессионализма, надежность характеристики личности оставались вне научного познания. Первое открытие, которое меня потрясло, — сознание в полете функционирует принципиально иначе, чем на Земле. Значительно изменяется суть когнитивных процессов при оценке пространства и времени, сенсорная сфера нередко формирует иллюзорное отражение перемещения самолета в пространстве, имеет место реальная диссоциация приспособительных и защитных реакций, совершенно новая

шкала чувств — прогноза опасностей. Я только догадывался, что профподготовка требует формирования новых функциональных органов и систем. У меня появились основания для крамольной мысли: многие ошибки заложены в технике из-за неучета функционирования сенсомоторных, интеллектуальных процессов в условиях неземной среды обитания. Рождалась не менее крамольная мысль: физиологические реакции не в состоянии описать модель профессионала и, стало быть, не могут выступать в качестве монополиста в стандартизации летных нагрузок. Человек в полете — другой человек! И здесь, в поднебесье, нравственность, честь, достоинство, правдивость, самодостаточность напрямую интегрируют профессиональную надежность в человеческую. Этика, эстетика, красота полета — органические составляющие духа летного труда. Я употребил слово «крамольная мысль» не случайно. Дело в том, что все эти мысли я излагал в статьях, которые отправлял в «Военно-медицинский журнал». Но ответ был один: «Желаем строго следовать руководству по медицинскому обеспечению полетов». Рецензенты были правы: действительно, все эти мысли требовали доказательства, да еще экспериментального. А у меня их не было; были наблюдения, интуиция, выуженные переживания и мысли летчиков, самоанализ поведения в реальной аварийной обстановке. Анализ предсмертных действий пилотов, радиодокладов за секунды до гибели. Это еще не была наука, но это была, пусть не моя, но школа жизни и смерти, **объективно** существующая в голове, сердце и душе субъекта летного труда. У меня были и маленькие успехи — я начал разрабатывать «самодельные» психологические тренинги при освоении новых учебно-боевых упражнений, при переучивании на новые типы самолетов. Их признавали и использовали в работе. Ошибок в полетах становилось меньше... Нечаянно материалы, мысли, обобщения переходили в наброски диссертации. На меня обратил внимание А.Г. Шишов (зав. кафедры авиационной медицины в Военно-медицинской академии, врач-летчик), блестящий педагог, выдающийся специалист в области авариологии и человеческого фактора. Он стал моим первым научным руководителем. Его мнение и мнение руководства моего полка сошлось: «Надо Пономаренко послать учиться». К этому времени я попал в опалу, и меня отправляли на Курильские острова. Но командир дивизии М.И. Воронин вызвал и тайно вручил все документы и отправил под видом командировки сдавать экзамены в адъюнктуру, в совершенно неизвестный мне секретный институт под шифром: войсковая часть 64688.

Судьба улыбнулась, в трудной конкуренции не без помощи А.Г. Шишова и П.К. Исакова я был зачислен. Запоздалые доносы на мою ненадежность начальник Института генерал-лейтенант Ю.М. Вольнкин во внимание не принял. Спасибо ему. Я стал учиться науке побеждать.

В процессе освоения методики научного анализа, обобщения и построения замысла исследования почувствовал потребность в «книжных» знаниях. Надо было снова браться за книги.

На меня оказывали двоякое влияние труды психологов и личности ученых. Первые психологические работы, которые я изучал, были книги и статьи С.Г. Геллерштейна, К.К. Платонова. Они напрямую помогли мне с психологических позиций подойти к исследованию профессиограммы деятельности летных экипажей, особенно умственных действий. Впоследствии было очень полезное личное общение с С.Г. Геллерштейном и даже вышли наши совместные с ним статьи. Человек он был архиобразованный, с трудной биографией, но добрый, с юмором, настоящий Учитель. Авиационную психологию летного труда с позиции человеческого фактора он постиг глубоко и предельно четко разъяснял. Не любил злоупотреблять терминами, его обобщения были глубокомысленными с большим опережением. Его теоретические работы обогащали живую практику профессиональной подготовки, врачебно-летную экспертизу, дифференциальную психологию, психологический отбор, формирование летных способностей. Он был велик и скромен, доступен и бескорыстен. Для меня он был учителем жизни.

Будучи аспирантом, я посещал лекции А. Шишова, А. Леонтьева, А. Лурия, П. Гальперина, Л. Талызиной, Б. Зейгарник, К. Гуревича, Ф. Ошанина, Б. Ломова, В. Зинченко, В. Небылицына, П. Анохина. Изучал работы Н. Бернштейна, И. Беритова. Наиболее сильное влияние в экспериментальных исследованиях на меня оказали труды А. Леонтьева, Б. Ломова, Д. Ошанина, В. Зинченко, П. Анохина, Б. Теплова, Е. Климова, К. Гуревича, К. Платонова, Ф. Горбова, Ю. Забродина. Книги летчиков А. Маркуши, Г. Берегового, М. Галлая.

Что касается формирования меня как человека, специалиста в области инженерной психологии, то здесь ведущую роль сыграл учитель, наставник, старший товарищ и друг Борис Федорович Ломов. Его образ жизни, научное мировоззрение, позиция человеческого благородства, могучий природный ум и научный талант исследователя-теоретика стали для меня примером. Мы были близки по духу и служили своему Отечеству со всей ответственностью за порученное дело. **Он был человеком, который светил в темноте.** Наши совместные с ним книги, касающиеся экспериментальной психологии в авиации и космонавтике, психической системы регуляции образной деятельности, проблем активного оператора, и др. широко известны как у нас, так и за рубежом.

В области авиационно-космической медицины и психологии моими непосредственными учителями были Анатолий Григорьевич Шишов, который взял шефство надо мной, научил понимать смысл летного труда,

дал фундаментальные знания в области безопасности полета, научил, как жить и думать на благо авиации, как продлевать летное долголетие, как внедрять психологические знания в процесс проектирования авиационно-космической техники.

В Институте авиакосмической медицины я начал трудиться в отделе, руководимом врачом-летчиком Владимиром Алексеевичем Поповым. Талантлив, свободен в действиях, творческий по характеру, смел, он уважал и продуцировал «завиральные» идеи. Будучи в военной организации, он обеспечил мне полную самостоятельность. Создал авторитет перед военным руководством, основал развитую материально-техническую базу (стенды, самолеты, вычислительная техника, математическое моделирование). В.А. Попов обладал исключительной научной интуицией, предвидением и провидением, блестяще проводил научные семинары. Я вырос, «стоя на его плечах», в трудную минуту — за его спиной, в экспериментальном творчестве — с его головой и душой летчика, исключительно рискованного человека. Понять, освоить, научно обеспечить жизнь и эффективность в опасных профессиях без риска и умной головы не удастся.

И, наконец, мой учитель по жизни, по науке, по духовности, по чести и достоинству, порядочности, культуре — незабвенная Наталья Дмитриевна Завалова. Она была моим менеджером, технологом, учителем начального образования в науке. Учила писать, думать, учила технологии замысла, обобщений, выводов, обработке, планированию экспериментов, подготовке лекций, докладов, статей. Воспитывала добросовестность, усидчивость, терпение, скромность. Бог приставил ее ко мне. Наш научный тандем был признан всеми в авиации, и мы вместе участвовали в самых высших военных форумах, где она была единственной женщиной. После Платонова именно она несла эстафету авиационной психологии, воспитывая и образуя авиационных врачей в области психологии летного труда. Помогал ей в моем воспитании Юрий Павлович Доброленский — известный инженерный психолог в авиации, благодаря которому мы многое внедрили в авиационное приборостроение, информационные системы. Подготовленная совместно с ним книга «Инженерная психология в авиации» — и сейчас настольная книга в технических вузах.

Позитивное влияние на меня оказывал Всеволод Петрович Кузьмин, прежде всего, как ученый. А по большому счету, моими учителями были книги, научные форумы, Общество психологов СССР, любимые летчики, конструкторы авиационной техники. Сотрудники моего отдела, чье мужество в испытательных полетах позволило добыть научный материал, по новизне и глубине далеко оставивший зарубежных исследователей в области инженерной психологии, психофизиологии летного труда, профессионального обучения и безопасности полета. Особое место в моей

жизни, в том числе и научной, занимала моя жена Валентина Михайловна, врач по образованию. Она была первым критиком моих опусов. Строго относилась к текстам. Терпеть не могла заумь, наукообразность. Труд в семье, двоих детей взяла на себя. Она была успешным врачом и могла многого достичь, но все отдавала семье, чтобы я мог больше читать, учиться, свободно располагать своим временем. Моя жена Валя по-своему поддерживала меня как человека, причастного к науке, за что я ей бесконечно благодарен.

Подводя итог своей жизни в науке, могу сказать, что не считаю себя основоположником авиационной психологии, скорее являюсь верным продолжателем дел великих предшественников — С. Геллерштейна, К. Платонова, В. Попова, Ф. Горбова и др.

Фундаментальные проблемы связаны с психическими состояниями в неземной среде обитания, структурой, содержанием функциональных расстройств сознания, обусловленных биологическим, физиологическим несовершенством анализаторных систем для отражения времени и пространства на больших скоростях перемещения. Существует потребность в выявлении резервов человеческой психики на бытийных, душевных, духовных уровнях. Необходимо познание смысловых структур, законов происхождения и формирования инсайтов, рождения новых функциональных органов.

Появилась реальная необходимость доказать, что «вещество психическое» пополняется вселенской информацией, в том числе и этико-эстетического порядка. Космический полет пробуждает архетипы памяти тысячелетней давности. Креативное мышление в условиях реальной угрозы жизни особо эффективно только в связке с умной работой органов чувств, которые тоже несут смысловую информацию, создавая предпосылки для наиболее яркого проявления креативных способностей.

Особый научный интерес представляют условия, нарушающие преемственность биологических закономерностей и физиологических функциональных состояний, когда инстинкты не спасают, а ведут к гибели человека в случае опаздывания подстраховочных интеллектуальных действий. Это проблемы, от решения которых зависит жизнь в полете, и решать их может только психология с опорой на биофизические и физические науки.

В своих последних книгах, следуя за В. Шадриковым, В. Зинченко, В. Знаковым, Б. Братусем и др., я попытался привести примеры методологических подходов и конкретных технологий исследования духовных основ надежности в профессиональной деятельности лиц опасной профессии.

Остро встают проблемы угроз технического прогресса здоровью и безопасности в авиации и космонавтике. В будущем при использовании

новой техники появятся принципиально новые физические факторы разновекторного воздействия динамических сил, изменяющих само явление «здесь и там», когда психическое отражение может принять патологический характер. Виртуальность как образ может стать реальной угрозой для сознания в виде глубокой дезориентации. Фундаментальность исследования будет затрагивать проблемы деформации гравитационной информационной среды **как измененного смыслового окружения неземной среды обитания**. Гравитационные поля с мгновенной сменой векторов, несомненно, отрицательно воздействуют на генетические процессы, «мутируя» их структуры. Захлестнувшая наше сознание социальная агрессия дорого обойдется поколению 2020–2030 гг. Авиационно-космическая медицина, психология, биология за последние 10 лет отстали от технического прогресса в авиации на 15–20 лет! Жаль, что догонять будем после поминальных молитв. Технократия убьет в летчике небожителя, превратив его в компьютерный придаток. Но увидят это наяву в 2010–2012 гг. Эти прогнозы я делаю на основе участия в исследованиях в области авиационной и инженерной психологии — психологии человека опасной профессии.

Мои интересы, к сожалению, изменялись в связи с изменениями служебного положения, так как Институт отвечал не за теорию, а за прикладные исследования. Вместе с тем наиболее интересные, в том числе и теоретические, работы были связаны с созданием теории активного оператора с выходом на конкретные конструкторские разработки новых систем сопряженного автоматического управления человека летательными аппаратами. В этом вопросе мы не дали американцам обогнать нас.

Разработка теории «образ полета» как психического регулятора действий вне видимости земной поверхности завершилась выходом на психологические требования к информационной среде, техническим средствам обучения и психофизической подготовке. Теория профессионального здоровья позволила выйти на новые принципы и технологии восстановительного лечения и формирования психофизиологических резервов, обеспечивающих высокий уровень компенсации в интересах адаптации к стресс-факторам. И, наконец, теория опасных профессий обосновала систему воспитания, формирования летных способностей, личностных качеств, духовных составляющих профессиональной и человеческой надежности. Сожалею, что мне не позволили углубиться в космическую психологию с целью поиска происхождения сознания далеко за пределами Земли, попробовать отыскать смысловые конструкты высшего сознания в информационных посылах физических волновых сигналов; доказать, что своим специфическим сознанием обладает часть рецепторов, которые и есть резерв адаптации. Некоторые специалисты

выступили против изменения методологии изучения человека в космическом полете. Полет проходит в земном доме, лишь выход в открытый космос ближе к истине. Но там — просто работа и не до психологии... Измеряется затраченная энергия, а не та, которая приходит извне. А ведь еще в 1928 г. К.Э. Циолковский опубликовал брошюру «Ум и страсти. Воля Вселенной. Неизвестные разумные силы», где говорится: «Космос породил не зло и заблуждение, а разум и счастье сущего... Вселенная так устроена, что не только сама она бессмертна, но бессмертны и части в виде явных блаженных существ».

Космонавт В. Лебедев глубочайшим образом осмыслил роль человека как личности в космосе. Обидно, что космические психологи остались в стенах земного мировоззрения. И многие «прорывные» идеи до сих пор скрыты.

От психологии сегодня ждут того направления обработки сознания, которое в равной степени помогает добру и злу. А психология как наука человеческой жизни, совести, благочестия устанавливает наиболее благоприятные векторы нравственного здоровья, грамотные пути познания себя в своих возможностях и ограничениях, открывает человеку его данность и способы ее удержания и развития. Для психолога человек — это дитя планеты, смысл развития которого есть выход за данность, так как он — надежда для поддержания Божьего мира, т.е. восходящей гармонии во Вселенском масштабе. Человек, пусть еще плохо, но содержит Землю, и это не комплимент, это нам переданный крест. Он гораздо тяжелее и ответственнее, чем нательный. Вознести эту данность наукой психологией в качество сознания и есть предназначение наших трудов.

Человеческий фактор имеет еще одну сторону, почти нетронутую психологами — духовную. Боимся науку «запачкать» религиозным сознанием. Пусть боятся физики, но психологи — это ведь духособеседники. Они должны все, что укрепляет любовь друг к другу, верность, созидание, использовать. А откуда это льется? С Земли, Марса, от Бога — неважно. Человек сам скорректирует. Приведу слова Иисуса Христа: «...Как возлюбил Меня Отец, и Я возлюбил вас: так и вы будьте тверды в любви ко Мне, если соблюдаете заповеди Мои: подобно тому как Я соблюдал заповеди Отца Моего и пребываю в Его любви. Моя заповедь такова: любите друг друга так, как я возлюбил вас. Нельзя больше доказать Любви своей к друзьям, как полагая жизнь за них. Вы мне друзья, если исполняете то, что Я заповедаю вам. Я уже не называю вас рабами, я назвал вас друзьями, потому что сказал вам все, что слышал от отца Моего. Не вы первые (апостолы) вызвали меня на любовь, не вы Меня избрали, а Я избрал вас, чтобы вы шли и принесли плоды» (Иоанн, XV и XVI).

В нашей лексике это призыв к сохранению тенденций и святоотеческого изучения. И для научной психологии в области исследования сознания, личности, архетипов памяти, провидения сколько же в этой речи смыслов! Именно смыслов сохранения в себе наследуемого потенциала человечности — как истинной сущности цивилизации.

Теперь несколько мыслей по поводу человеческого фактора и аварийности в авиации.

В последние годы (1980–2004) во всем мире причиной 14–17% летных происшествий любых категорий была потеря пространственной ориентировки. Этому способствовал ряд объективных обстоятельств.

1. Увеличение маневренности, глубина автоматизации управления самолетами и высокий уровень автоматизации обработки информации с выдачей бихевиористических решений «увидел — нажал». Психологическая суть: упрощение интеллектуальной деятельности, лоскутное представление о пространстве, исключение аналитических рецепторов из системы психического контроля и автоматизированных систем безопасности полета.
2. Усиление абстрактности, интеграции, виртуализации представления информации о своем месте в пространстве, перевод знаковой системы на принципы ДА — НЕТ. Человек не управляет процессом летанья, он за режиссерским пультом, он как бы вне пространства, наблюдатель со стороны.
3. Неполноценный тренаж к полетам в облаках, ночью, в тумане. Все отдано автоматике. В этом случае динамические силы, инерционные силы, воздействуя на вестибулярный аппарат, поздние рефлексы, окулогравические, вестибуло-глазные системы создают ложные ощущения вне корригирующего влияния интеллекта.

Конструкторская технократическая мысль до сих пор не в силах понять, что человек в полете не эксплуатирует, а регулирует отношения между внешним и внутренним миром. Он не оператор. Настоящая фундаментальная работа состоит в создании с помощью учета биофизических характеристик угловых линейных ускорений, усилий на органах управления, оценивающих устойчивость и управляемость летательного аппарата с учетом дифференциальных порогов органов чувств и их диапазона устойчивости к дезориентации — создания математической модели (программного продукта), управляющей сохранением зоны устойчивой ориентировки и координации движения. Задача крайне сложная, но решаемая. И второе направление — создание мультисенсорных технических систем обучения на тренажерах, моделирующих наиболее частые иллюзии пространственного положения. Речь идет о формировании различного уровня компенсаторных подстраховочных реакций со стороны анализаторов

и психического отражения, организующего устойчивость к дезориентации. Такие работы ведутся. К этой группе относятся и автоматы приведения к горизонту, и более совершенные приборы, индицирующие пространственное положение. От иллюзий избавиться невозможно, но преодолевать их вполне возможно. Нет социальной потребности, так как причины дезориентации, как правило, отождествляют с ошибкой летчика. В настоящее время подготовлены пособия, готовится выпуск книги, где дана классификация более 600 иллюзий, сформулированы методы подготовки устойчивости к дезориентации. В США для решения этих задач в 2005 г. выделили 300 млн. долларов для **фундаментальной науки**. У нас — ничего!

Говоря об аварийности в авиации, нельзя не затронуть особую проблему, назовем ее проблемой бездуховности. Эта глубокая рана нашего социума принимает свойство раневой инфекции, поражающей психику и душу. В полете общение тела, души и духа человека летающего находит свое проявление в ощущении новой формы свободы парения в трехмерном пространстве, духовного приобщения к бесконечности, вечности бытия, ощущения отпущенной интеллектом на свободу волей, восприятием никогда не виданных на Земле небесных красот. В полете вдохновение становится рабочим состоянием. Дух — это не материальная категория, точно так же как и любовь. Но дух способен обогащать материальный мир, делая человека счастливым, возвышенным, верующим, т.е. целеустремленным. Стало быть, дух несет в себе информацию и энергию. Информационная составляющая духа и есть сущностное привнесение смысла, пришедшего извне. Дух осуществляет высшее предназначение, а именно: вечную связь времени между прошлым и будущим. Дух — это реальный исторический преемственный опыт жизни, трансформированный в ее смысл, психофизически проявляющийся в психическом состоянии одухотворенности, возникающей в процессе осмысления и постижения своего предназначения. Состояние одухотворенности осовещляет наш разум и поступки, раскрепощая их, наделяя свободой для ВЕРЫ, сообщает нам правду о себе, т.е. вводит в состояние откровения, очищает от гордыни. Именно дух учит различать добро и зло. Изучая психическое состояние, его виды и формы в полете, я пришел к мысли, что человеческий дух — это вид возвышенного состояния, которое проявляется не столько в результате прагматических действий, сколько в процессе открывающегося смысла своего жития в Небе. Подчеркиваю: не в самолете, а в Небе.

«Любой полет,— писал летчик Водостаев,— был для меня вдохновением. Постоянно знал, что смертен, но верил в свою причастность к бесконечной вселенной». Вот пример трансформации одухотворенности

в веру своей причастности к Творцу. Это принципиальное положение. Ибо для лиц опасной профессии важно уверовать в бессмертность своего духа как воплощение добра. «Духовность в полете проявлялась как приобщение к свободе, познанию нового, я бы сказал, что для моей души даже где-то к вечности», — пишет летчик. Летчикам присущи такие духовные изменения и переживания, как очищение от скверны, обнаружение связи ситуации угрозы жизни с собственным бескультурьем, безответственностью, зазнайством, переоценка возможностей, способность видеть за горизонтом и стать вровень с заоблачной высью. Понимать, ценить свою причастность к бесконечному, ощущать духовную связь с Вселенной как нерукотворным миром. С красоты неземной начинается духовное прозрение о высших творениях и благостях, данных нам свыше.

Духовная культура — это потребность к самосовершенствованию, самоограничению. Природа духа — свобода, культура, стремление быть причастным и утвердиться в вечности. Духовная основа воспитания есть, прежде всего, познание своего «Я», т.е. души, это путь к добру. Люди обретут лик истинного благочестия и должную меру соответствия предназначению «по образу и подобию», когда научатся понимать друг друга в духе. Научные послы и экспериментальные доказательства сказанного изложены в моих монографиях. На уровне философского осмысления показана связь духовности личности с профессиональной надежностью.

Наши рассуждения о культуре духа дополним словами о месте, где он гнездится — в здоровом теле.

Концепция здоровья здоровых в наиболее совершенном виде сформулирована академиком РАМН А.Н. Разумовым и сегодня признана Минздравом и президентом В.В. Путиным общенациональной концепцией оздоровления всего населения страны. Я принимал участие в ее создании с позиции разработок профессионального здоровья. Речь шла о системной организации мониторинга здоровья, в основе которого выносливость и адаптивность к стрессорам любой природы как профессионально важные качества. Были разработаны методы диагностики психофизиологических резервов, каталог угроз снижения резервов, формы и методы психофизиологических тренировок, восстановления здоровья немедикаментозными методами. Были созданы программные продукты для внедрения их в экспертно-консультативные системы, представлены количественные зависимости между угрозами и видами глубинного истощения резервов. Построены алгоритмы для прогноза начала развития профболезни. Разработана система восстановления физического и психического здоровья. Создана диагностическая аппаратура и широкий каталог индивидуальных форм восстановительных процедур, подготовлены новые законодательные акты ответственности работодателей

за охрану здоровья работающих. По результатам мониторинга создаются паспорта здоровья, Центры здоровья, многие санатории переводятся в Центры оздоровления здорового человека. Этой работой руководит академик РАМН А.Н. Разумов (мой ученик и блестящий продолжатель дел в области восстановительной медицины и курортологии, шагнувший дальше и глубже и тем самым осчастлививший меня).

Считаю целесообразным расширить круг ученых, внесших наибольший вклад в развитие авиационной психологии.

К ведущим специалистам страны Aviации в области инженерной психологии я отношу: А. Шишова, В. Попова, Н. Завалову, Г. Заракоского, В. Бодрова, В. Лапу, А. Разумова, М. Сильвестрова, В. Давыдова, А. Чунтула, Н. Лемещенко, А. Обознова, С. Айвазяна, В. Сморгчова и др. Их достижения: создали систему научного сопровождения разработки, испытания и внедрения знаний о человеке в проективную эргономику. Разработали и внедрили эргономические и инженерно-психологические стандарты к системам информации, рабочему месту, приборному оборудованию, информационной среде и моторным полям. Подготовили на высоком техническом уровне экспериментальную базу, создали учебные пособия, учебники, справочники, монографии, осуществили подготовку кадров. Как пример — один результат: кабины самолетов МиГ-29, Су-27, Ту-160, вертолетов «Акула», Ми-24 признаны одними из лучших и конкурентоспособных на рынках вооружения. Резко (в 2–3 раза) снизили ошибочные действия из-за неучета человеческого фактора при проектировании техники. Процент внедрения инженерно-психологических и эргономических предложений после создания системы эргономического сопровождения увеличился с 5–10% до 60–70%. Восстановили науку психологию в правах высокоэффективной технологии повышения безопасности полета. Большой вклад внесли в эти достижения В. Давыдов, Ю. Кукушкин, М. Поляков, А. Разумов, Б. Горелов, И. Никитин. Наши руководители О. Рогозин, Ю. Доброленский, Б. Ломов, В. Зинченко.

Итоги моей работы — я, как смог, не допустил снижения уровня фундаментальных исследований, авторитета ученых среди других НИИ нашего ведомства. Сохранил и обеспечил активную подготовку авиационных научных кадров (защитились более 20 докторов наук, и более 80 кандидатов). В мой период эргономика и инженерная психология, психофизиология летного труда, педагогическая психология, системотехника, моделирование, стендовая база заняли одно из ведущих направлений в Военно-воздушных силах. Институт стал научной базой изучения роли человеческого фактора для авиационной промышленности и для Министерства обороны. Внедрены в методологию научных исследований любых направлений системный подход, деятельностный принцип, лич-

ностно-ориентированная психофизиологическая подготовка; создана информационная база данных, многообразное программное обеспечение исследовательских стендов, количественные критерии деятельности, жизнеобеспечения, безопасности летного труда. Институт был признан ведущим научным учреждением в области авиационной медицины, был лучшим среди институтов данного профиля в Европе. Институт подготовил трех сотрудников для избрания академиками РАМН, одного — членом-корреспондентом РАН и меня — в академиком АПН (ныне РАО).

Я доволен, что за годы своей работы никому не закрыл дорогу в большую науку, привил молодежи любовь к эксперименту, к авиации, к творческой инициативе и, как мог, старался помогать в трудные моменты.

Главная ценность моей жизни — в моих учениках.

В. Лапа стал доктором наук, профессором, заслуженным деятелем науки РФ, возглавлял научное Управление.

А. Разумов стал академиком РАМН, возглавляет Российский научный Центр восстановительной медицины и курортологии Минздрава РФ. Автор концепции «Здоровье здоровых».

А. Ворона — доктор медицинских наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ. Заместитель начальника Института военной медицины по НИР.

В. Звоников — доктор медицинских наук, профессор, возглавляет научно-практическое направление восстановительной медицины и психофизиологии труда в системе МЧС.

А. Обознов — доктор психологических наук, возглавляет лабораторию инженерной психологии в ИП РАН.

А. Чунтул — доктор медицинских наук, заместитель Главного конструктора ОКБ Миля по эргономике.

В. Манихин — кандидат медицинских наук. Заместитель начальника ведущего госпиталя МО по реабилитации и восстановлению.

А. Жданов — доктор психологических наук. Заведующий кафедрой психологии.

Д. Гандер — доктор психологических наук, профессор, ведущий научный сотрудник института. Ведет направление педагогической психологии, методики летного обучения, создания средств технического обучения.

С. Сытник — доктор медицинских наук, профессор, зам. главного врача Центральной клинической больницы Гражданской авиации.

И. Бобровницкий — доктор медицинских наук, профессор, заместитель по науке в Российском научном центре восстановительной медицины и курортологии Минздрава РФ.

В. Усов — доктор медицинских наук, профессор.

М. Кремень — доктор психологических наук, профессор, заведующий кафедрой управления.

Г. Береговой — мой учитель и ученик.

И все вышедшие из нашей с Н.Д. Заваловой школы крупные специалисты, достойные люди, не стыдно за них.

Не скрою своей радости, что многие заслуженные летчики-испытатели, Герои Советского Союза, Российской Федерации, считали меня учителем — В. Меницкий, В. Мигунов, В. Горбунов, В. Кондауров, А. Гарнаев, И. Волк, Р. Таскаев, А. Квочур и др.

* * *

Мне 75. Что пожелать молодым авиационным врачам и психологам, которые идут на смену старшему поколению?

Уважать нас, но самостоятельно идти дальше и выше, соблюдая преемственность, и работать, опережая те события, которые могут навредить человеку Aviации. Путь к успеху — через методологическую образованность, методическое совершенство, умение предвидеть, строить замысел, гипотезу, спланировать эксперимент и обобщить результат. Все это — технологии, но к ним надо добавить любовь, фанатизм, труд, труд и еще раз труд. Вне идеи ученого нет. Прочь зависть, ревность, да здравствует содружество и широкие знания. Талант откроется как отклик на дух познания истины, на добродетельный помысел, на преданность идее, на веру в себя и праведность действий. Учитесь всю жизнь! Честь имею.

Литература

Гуманизм и духовность / Под ред. В.В. Рыжова. Н.-Новгород, 2005.

Зинченко В., Моргунов Е. Человек развивающийся. М., 1994.

Ильичева И.М. Духовная воля как психологическая реальность. Киев, 2005.

Ковалев Б. Смыслы жизни. М., 2001.

Колошенко В. Ангел-спаситель. М., 2000.

Лебедев В.В. Мое измерение. М., 1996.

Мир нерукотворной красоты // Aviация. Человек. Дух. М., 2000.

Проблема психической астенизации в длительном космическом полете / Под ред. В. Мясникова. М., 2000.

Слабодчиков В.И. Реальность субъективного духа (Начало христианской

психологии). М.: Наука, 1995.

Смысл жизни и акме: 10 лет поиска. М., 2004.

Феоктистов К. Траектория жизни. М., 2000.

Фромм Э. Душа человека. М., 1994.

Функциональные состояния летчика в экстремальных условиях / Под ред. В. Пономаренко, П. Васильева. М., 1994.

Шадриков В.Д. Духовные способности. М., 1996.

Шадриков В.Д. Происхождение человечности. М., 1999.

Шадриков В.Д. Способности и интеллект человека. М., 2004.

«Не спешите даже в преклонном возрасте расставаться с жизнью. На этом свете всегда есть хоть один человек, кому Ваша жизнь дорога».

(Из опыта прожитого)

Эпилог

Глубокоуважаемый Владимир Александрович!

Пишет Вам Герой Российской Федерации, летчик-истребитель сороковых годов, участник Отечественной войны, награжденный многими орденами СССР.

Очень внимательно прочитал вашу книгу, с карандашом в руках. Вначале многое не совсем понял, но в результате постепенно вник в сущность изложенного. Убедился, что очень правильный дан Вами анализ проблемы человеческой и профессиональной надежности летных экипажей с учетом современно обстановки в авиации. Особенно интересна Ваша позиция по отношению к духовной составляющей человека и его профессиональной надежности в полете. Действительно, Вами впервые научно изложена позиция по отношению к духовной составляющей человека, летающего на сложных современных самолетах, в деле повышения безопасности полета. Прекрасно изложены характеристики действия человека в нестандартных и даже аварийных обстоятельствах.

Безусловно, Ваша книга будет очень полезна и нужна для авиаторов всех стран и в переводах. В этом я убежден.

*Герой России
И. Маслов
г. Тула*

Послесловие

Труд как полет...

«Я живу для людей и все, что могу, отдаю людям. В этом смысл и честь моей жизни», — не каждый даже крупный ученый может сказать о себе так. Но подтверждение этим словам — биография Владимира Александровича Пономаренко, полвека его научно-исследовательской, экспериментальной, испытательской работы в области авиационной психологии, его многостраничные труды, оформленные в статьи и книги, и то особенное, что не фиксируется никакими приборами, не передается словами, но улавливается душой читающих его своеобразные произведения.

Как странно ведет человека судьба и строится жизнь, пока он не начинает управлять ею сам!.. Мечтал об актерской профессии, но не по своей воле поступил в медицинский институт. Видел свое призвание в хирургии, но получил диплом авиационного врача и был направлен в строевую летную часть ПВО, где ему отводилась роль лекаря, отстраненного от летной работы. А техника в полку новая, реактивная. Скорости, перегрузки, высоты большие, боевые вылеты с дежурного звена, максимальное напряжение в воздухе и бытовая нервозность на земле. Летчики к врачу относятся свысока и настороженно, скрывая невыявленные болезни, опасаясь всего, что может помешать летать. Ведь потребность полетов — не только романтика, не просто профессия. Для летчика летать — значит жить.

«Я их жалел...», — признался Владимир Александрович в одном из первых наших разговоров. В этом он весь. Желание понять даже неявно

зовущего на помощь человека, летчика, и найти способ ему помочь — это не столько служебная обязанность, сколько долг совести, проявление доброты и научного интереса.

Но сначала полковому врачу надо было завоевать доверие, утвердиться в глазах летчиков и в собственных глазах, а потому он добивается права участвовать в полетах на «спарке» с целью проведения психологических наблюдений и медицинских исследований с помощью доступной на данный момент, примитивной аппаратуры. Полеты переносятся трудно, и уже летчики сочувствуют доктору и дают практические советы. Отношение резко меняется, возникает уважение, открытость. Мужественные люди умеют ценить стойкость... Теперь эскулапу легче понять индивидуальный предел возможностей каждого летчика полка и сделать наблюдения, которые в будущем определяют направление его научной работы: человек в небе становится другим, и чем больше он летает, тем больше и богаче становится его жизнь.

Но чем глубже проникновение в суть летной работы, тем больше открывается проблем. И для преодоления «прилюдного» одиночества, из желания поделиться своими невеселыми размышлениями с начальством и летчиками старший врач полка, старший лейтенант пишет и публикует статьи, смысл которых можно понять даже по названиям: *«Доверие и права авиационному врачу»* (1959), *«К вопросу о составлении медицинских характеристик на летный состав»* (1961), *«Причины симуляции и диссимуляции среди летного состава»* (1961), *«Предполетный режим — это здоровое завтра»* (1962), *«У всякой ошибки есть причина»*, *«Летчик допустил ошибку в полете. Что делает врач?»* В этих работах дан первоначальный, но уже достаточно глубокий анализ того, что происходит в небе. И на их основе будет открыт психологический феномен, который позже назовут «человеческий фактор». И общепризнанное теперь понятие «образ полета» формируется с того времени окрыленных дерзаний, положивших начало многолетней, блестящей научной работе и летным исследованиям.

Когда тревожится душа и все мысли нацелены на безопасность полетов, сама жизнь выдвигает проблемы, надо только чутко уловить их и со знанием летного дела обозначить. *«Врач и предварительная подготовка»*, *«К вопросу изучения ошибочных действий летчика»*, *«Авиационный врач и безопасность полетов»*, *«Какой авиационный врач нужен командире?»* Капитан медицинской службы поднимает эту тему в своих статьях, которые чаще всего печатались в газете округа, а продолжит ее уже полковник Пономаренко — доцент Научно-исследовательского института авиационной и космической медицины, начав дискуссию *«Авиационный врач или психолог летного труда?»* на страницах военно-медицинских, авиацион-

ных журналов. *«Нужно введение психологической службы в авиации»*, — доказывает ученый. Очевидное пробивалось с боями не один десяток лет.

Потребность острой деловой полемики со всеми, от кого зависит судьба военной авиации, свойственные Владимиру Александровичу принципиальность и упорство, основанное на эрудиции и глубоких летных знаниях, желание гласности и внедрения своих убеждений в сознание и души командиров и рядовых летчиков — это отличало его всегда.

«Психологическая целенаправленность летчика», *«Психологический портрет летчика»*, *«Слово о летной профессии»* — это анализ действий и чувств человека, покоряющего небо, поистине гимн прекрасной и суровой стране Авиация, от социального статуса которой зависит обороноспособность страны.

Познакомилась я с Владимиром Александровичем после долгих поисков ученого, труд которого связан с наблюдением состояния и поведения летчика в полете, с выяснением причин возникновения ошибок и природы летного таланта. К тому времени я как писатель уже имела опыт полетов со спортсменами, как спецкор «Правды» — с военными летчиками на сверхзвуковых истребителях, прочувствовала разноликую гармонию всех видов боевого применения, опубликовала ряд документальных и художественных произведений, где описывала романтику неба, проблемы и быль суровых будней военной авиации. Но возникали вопросы, на многие из которых летчики не могли дать ответ. С этими вопросами я и пришла к Владимиру Александровичу, проштудировав капитальный труд *«Методы инженерно-психологических исследований в авиации»* и только что изданную книгу *«Экспериментально-психологические исследования в авиации и космонавтике»*, написанную им в соавторстве с видными учеными. Многое показалось сложным, но было и что-то понятное, знакомое.

Однако по-настоящему питали мысль и воображение не строчки сухого текста, а беседы. Благодаря этим беседам наполнялись содержанием наблюдения, сделанные мною в летных частях, разъяснялась природа многих явлений, происходящих в полете, будоражилась фантазия. В ответ на рекомендации ученого возникали новые темы для творческой работы и укреплялось сознание значимости, необходимости того, что делаю. Внимательное отношение Владимира Александровича вселяло уверенность.

В конце 1980-х годов генерал-майор медицинской службы Пономаренко был назначен начальником института, в который он пришел два с половиной десятка лет назад, уже имея пусть небольшой, но наработанный в полетах исследовательский материал, свое мнение и твердые убеждения, которые не предавал даже в случае столкновений с вескими

мнениями авторитетных людей. Он хорошо знал наиболее в летном деле проблемы, четко видел перспективы, понимал трудности создания самолетов четвертого поколения и космических аппаратов. И в жесткой полемике отстаивал свои принципы: нельзя подгонять человека к машине, нельзя забывать о его физиологических ограничениях и психических возможностях. Он четко помнил законы неба, не всегда понятные даже специалистам-землянам, если они не ощутили на себе жесткие объятия неба, не прощающего ошибок конструкторов и техников, за которые обычно расплачиваются летчики.

Умом, душой, всем существом своим выстрадав профессиональное и жизненное кредо, Владимир Александрович утверждал его в институте, невзирая на сопротивление явных оппонентов и скрытых недоброжелателей. Но больше у него было единомышленников и учеников — специалистов в области психологии, эргономики, биологии, медицины, системотехники и информатики. Тридцать кандидатов наук, десять профессоров — армия последователей, рассредоточенная по авиационным институтам, училищам и полкам — разве это не духовная сила, не профессиональная мощь?.. И неожиданное признание:

«Сейчас я снова ушел в сторону, занимаюсь профессиональным здоровьем, компьютеризацией, педагогикой — теория, теория... Чтобы я жил как ученый, мне нужен эксперимент, тогда я создаю замысел, то есть творю, а сейчас философствую на мелком месте, ибо философия — это раздумья из глубины спокойствия, а какое спокойствие у начальника?..»

Начало 1990-х годов... Кто мог предположить, что политические смерчи до основания разрушат огромное, казалось, мощное государство? А полюса добра и зла сместятся, разрушая нравственные устои и духовные накопления прошлого?

Летные части расформируются, в армии происходит непонятно что. И нет у меня командировок, нет возможности навещать столицу, нет бесед с Владимиром Александровичем на дорогие нам темы. Однако есть переписка, радость общения запечатленным на бумаге рукописным словом, несущим, помимо информации, энергетику души, которая не исчезает с годами и возвращается в чувствах, не стертых временем.

13.10.91. «...Путч мы (институт), естественно, отвергли... Сегодня — «туман», липкий, мелкий, едкий. Чувственная масса растворяет интеллект, и даже здравый смысл. Воздух сознания не в состоянии поглотить вулканическое извержение серы и газа. Придется ожидать, пока осядет это, уже историческое временное измерение. Его социальным нетерпением не прекроешь. Россия — в проигрыше, это тоже

судьба славянства, так как христианство не размыло до конца корни язычества как исторического поведения людских масс... В оперативном времени мы уже не нужны, так как ушло наше пространство как физической, так и духовной реальности. Мы действительно живем в другой стране. Нам еще спасает маленький оазис, по Вашему образному выражению — Страна Авиация. Так что духом не падаем, добро от зла в христианском смысле еще отличить умеем и, более того, способны создавать и дарить Добро. Не пропадем...»

Именно в это смутное время, когда привычный темп любимой работы сбился и грозовые тучи бессмысленных реорганизаций закрыли авиационное небо, а долларový туман снизил дальность видимости и перспективу движения практически до нуля, именно тогда была написана Владимиром Александровичем книжечка в тонкой зеленой обложке — 33 страницы. Сейчас она кажется мне первой ласточкой в том новом, божественном небе, где господствует система «Душа — Святой Дух — Вселенная», куда заглянув и где, обосновавшись как авиационный психолог, ученый начал поднимать павших духом летчиков, возведя их в ранг небожителей.

И хотя посвящена эта книга не стране Авиация, но достойно возглавляет строй солидных книг, изданных позже, в разные годы и получивших блестящие отзывы летчиков, психологов, писателей. Словно мостик между прошлым и будущим, эта книга удивляет своим названием «*Психологическое очищение*» и интригует подзаголовком «*Вольная исповедь*» (1992). Чем-то книжечка напоминает весенний росточек с мощной, но еще не проявившей себя жизненной силой, пробивающейся меж гранитных плит фундаментальной науки, появлением своим знаменуя новый виток в авиационной психологии и научной жизни ученого.

«То, о чем, тревожась, пишу, не есть “теория, эксперимент, практика”. Для меня это зов растревоженной совести, которая мучает вопросами о бедах жизни и постоянно укоряет меня за отсутствие на них ответов», — так начинается первый параграф, озаглавленный «*В сомнениях — честь*». Вскоре на «*зов растревоженной совести*» ученый откликнется мощным научно-публицистическим залпом, несущим заряд нравственности, духовности, гражданственности, патриотизма, обосновав свои взгляды, убеждения и рекомендации через небесное — как божественное, так и авиационное осознание сегодняшнего и вечного...

«...Психология вслед за религией и философией посягнула на разгадывание Души человека, мечтала уберечь ее

от влияния Сатаны, обещала вдохнуть в нее общевселенское Добро. Какая исполинская задача: принять от Бога эстафету. Но в земной научной повседневности психологические теории проблему человека, а тем более — Души сильно не прояснили».

«...А ведь мыслители всех эпох и цивилизаций пытались решить эту психологическую проблему: кому отдать Человека — Богу? Природе? Обществу? Видимо, пора приступить к исследованию не только “горящих” проблем, но и вечных, как крест. Ведь в полуденном мире бьется, мучается человеческая дихотомия — добро и зло, они ведь суть внутренней энергии жизни, а личность — общество это лишь место ее приложения...»

Наконец-то произнесены слова, которые подсознательно и осознанно ждали от психологов всех направлений в их научно-теоретических изысканиях... Ждали именно в этот мучительный период государственного разлома, разброда социального, дискомфорта личностного и душевных метаний.

«...Чем решительнее сбросим оковы **заданной** целесообразности, тем быстрее переведем нашу камерную теоретическую психологию из области “бездушных” исследований в область познания и поклонения Душе человеческой», — так может написать только ученый, смело проникший за грань тех «истин», что считались в сугубо материалистической науке неизблемыми и предписывали творческой мысли вариться в рамках микромира, в то время как объектом исследований должен стать человек как частица всего мироздания.

«...рождается потребность в новой психологии — религии в виде образа Духа человеческого как истока **для развития святости земной жизни и ее ценностей**». Вот оно — зернышко пророческой мысли, которое прорастает в дальнейших трудах ученого и становится новой, живой наукой о человеке летающем, о тех, кого потом он окрестит «небожителями», заселяющими прекрасную и противоречивую страну Авиация.

«Покаяние — это то же, что вновь родиться, только теперь уж самому».

Это не претенциозная фраза. Вся дальнейшая жизнь ученого пройдет под ее сенью и светом. Все, что будет написано позже, потребует от читателя переосмысления классического подхода авиационной психологии к процессу летания, к жизни человека в небе, мотивации его решений, стимулированию и надежности не только с авиационно-психологической

точки зрения на замкнутую систему «летчик — самолет — небо». Здесь нужна особенная, чувственная и чуткая оценка читающего, активный труд не столько его ума, сколько души! Подходя к уже изученному с другой стороны, автор книг становится своего рода первопроходцем и первооткрывателем. Хотя он оперирует истари известными в религии, философии, оккультных науках методами, но они являются новыми, необычными духовными категориями, доселе не применяемыми в авиационной психологии (по ряду субъективно-объективных причин) для изучения проблем человека в экстремальных и обычных условиях полета. Психологическое новаторство было воспринято продвинутыми читателями как долгожданная струя вольного ветра, ворвавшегося в иллюминатор, открытый в еще мало изученный заповедный мир — загадочный, захватывающе интересный, колоссальный по масштабам своих не востребуемых и даже малой толикой неопознанных пока возможностей.

14.01.93. «...Высылаю последний свой труд (“Авиационная психология”), больше как авиационный врач-психолог писать не буду... Задумал книжку “Есть ли Бог в душе летчика?” Не знаю, когда сумею написать, но цель такую поставил... У меня сейчас пока еще переходное состояние... вытурили из ВВС и отобрали Институт помимо моей воли, под видом возраста, когда я был в отпуске. Сейчас оформляюсь на гражданку... Картина мрачная, но в принципе убрали за дело: я не согласился с доктриной Грачева — Дайнекина и был в оппозиции к разгрому авиации».

Сбитый с ног, слабый человек сникнет и сдастся на милость победителя. Сильный, поднявшись, ищет оружие, чтобы отомстить. Мудрый продолжает делать главное дело своей жизни... Отказавшись возглавить институт в Академии педагогических наук, Владимир Александрович остается в родном институте на должности главного научного сотрудника. Лекции, консультации, методическая работа, шесть старых научных тем — работы достаточно. Но чувство дискомфорта, несогласия даже с самим собой изнуряет. Спасают командировки в летные части и рукописи на письменном столе в кабинете, где во всю стену голубизной неба, лучами солнца и золотом летной символики светится, не давая падать духом, флаг Военно-Воздушных Сил.

21.02.93. «...написал пяток статей про реформы, про летчиков, про Дух и педагогику, и нигде не опубликовали. А печататься в “Дне” не хочется... Мне предложили одно место

в Парламентской комиссии. Я посмотрел — не для меня: нет созидательной идеи, одна конфронтация.... К отшельничеству еще не готов, ибо боюсь: если погружусь в себя, могу там найти очень мало... Не хочу себя переоценивать. Мне кажется, что спешил все сеять и не всегда спелые зерна, в себе мало оставлял. А сейчас, когда остался один, семян ведь тоже мало со мной осталось... Была пьеса: «Все остается людям», а у меня — «Все отдано людям». Конечно, можно вернуть, но обида и боль воспоминаний размывают цель. Надеюсь, это пройдет...»

Пройдет... Ученый останется верен себе, и окажется, что еще далеко не «все отдано людям». В 1994 г. выходит его книга *«Практическая психология»*.

«...Мне сейчас надо заниматься не профессиональной летной работой, а Пространством и Временем как каналами духовных связей, ибо Пространство для летчика приобретает личностный смысл, а Время — это измерение духовного роста и глубины интеллекта. Это новое видение надо же доказать... Единственно, что продумал, эпиграф: "Не Землю единой жив человек". Надо заново разрабатывать проблему Вселенского сознания и Планетарного мышления, как энергетику гуманистического ядра Личности человека летающего. Охо-хо-хо, нашему бы теляти...», — написал Владимир Александрович в одном из своих писем еще в 1973 г. Образ новой книги вызревал в мыслях, не давая покоя, бередил душу, а немилосердные события реальности подстегивали.

Не проходит и года, как получаю бандероль — рукопись заключительной главы новой книги. Глава называется «Есть ли Бог в душе летчика?» Тринадцать лет тому назад, после публикации книги, она была воспринята как порыв свежего ветра, сдернувшего покров тумана и открывшего небеса, как глоток новых, долгожданных знаний. Глава содержала необычную информацию, заставляя одних жадно впитывать ее, других удивляться, отрицать. Тем, кто не приобщен к таинству летного духа и еще не разобрался в собственной душе, было трудно воспринять дерзкий полет психолога в пока еще малоизвестный, еще не признанный учеными трансцендентальный мир. И оценить откровенное признание психолога *«... меня интересует всеобщая связь жизни и Духа человека с Вселенной как явление вечное и непрерываемое...»*

В одном из писем Владимир Александрович писал: *«... И раньше, и сегодня творчество летчика в воздухе подавляется, это мотивируется нормативностью летного труда. Моя задача — показать роль Духа как субъективно-объективной реальности творческого озарения Лица лета-*

ющего. Дух выступает как информативно-энергетическая суть процесса непрерывности “есть” и “быть”, процесса сочетания целостности существующего в человеке. Не ломайте человека, не укрывайте его землей раньше времени!..»

«Страна Авиация: черное и белое» (1995) — название как нельзя лучше выражало мысль автора. Книга поднимала читателя не только в божественную высь. В ней затрагивались, обсуждались и мучительно решались проблемы горькой реальности, сугубо летные, но прочно связанные с горемыкой-землей.

Об этой книге летчиками, учеными, писателями после ее публикации и годы спустя было сказано столько прекрасных, благодарных слов, что боюсь повториться... Держу ее в руках — бело-голубую, скромнее всех изданную, не в глянце, на сероватой бумаге, — и такое тепло, такая чистая энергия авторской души исходит от ее страниц!

24.12.94. «...Обстановка в авиации — уничтожающая. Люди почти сдались. Дай Бог, чтобы наши книги подняли Дух чести и достоинства...»

«...Стыдно за армию, Отечество, горько за свою беспомощность. Все авиационные журналы стали красиво издаваться, но абсолютно бездушны, одно железо в цвете. Человека нет, и в нем не нуждаются...»

«...А ведь люд-то во многом духовен, и он слышит, чувствует разломы жизни... ждет искры, тепла, сочувствия, обновленной надежды. Это может дать только образ и воображение. Человек возрождается в Добре и улыбке... Нужны идеалы, иначе деньги погубят мир... Очень нужны люди, чья цель в жизни была, есть и будет — думать, и творить Божий завет: человек утвердится в человеческом. Ум — это Ваше наказание, и он с Вами вечно. Дух же, помимо прочего, — это энергия и информация в Пространстве и во Времени. Наше с Вами Пространство — это преддверие Духа...»

Время — судья. В хаосе, смуте и ущербности бытия последнего десятилетия уходящего века оно определит цену «второго рождения» ученого как психолога новой формации, утвердившего свое понимание микромира личного — мира людей — мира Вселенского. Рождения самостоятельного, если не учитывать сотни трудов философов, мыслителей, религиозных деятелей, с которыми автор знакомился, подтверждая или формируя свои смелые взгляды. Однако...

24.11.94. «...Я, при написании последней рукописи, раздела о структуре и содержании духовного в профессии летчика, вдруг почувствовал отчуждение слов от языка. Рука остановилась, мысль “пустела”, в душе становилось холодно и беспокойно. Я понял, что кто-то мне не разрешает(!) идти вглубь. С материалистической точки зрения, это буйство рефлексивного сознания. Где-то далеко во мне запрячено чувство своей греховности и недостаточности помысла надеть вериги святости. Нужно не просто время и наличие бумаги, нужно серьезное очищение, чтобы иметь право, силы и провидение к написанию о смысле Духовного. Вы тысячу раз правы: нужна другая семантика слова, другая патетика, склад мысли другой. Естественно, я не готов. Но поскольку меня эта проблема заинтересовала как научного сотрудника, а не верующего, то я ее и пытаюсь в новой рукописи решить логикой “ученого мужа”. Без истинного откровения и духа Божьего пока это не удалось. Может быть, не обязательно через себя, но и через осознание внутреннего мира других? Возможно, сработает резонанс, легче будет продвигаться вперед...»

Так рождались новые, самобытные книги, жанр которых трудно определить. Они написаны без соавторов, если не считать соавторами сотни летчиков-испытателей из строевых частей, еще летающих и пенсионеров, на чей профессиональный и духовный опыт психолог опирается и ссылается, приводя выдержки из заполненных ими анкет, и стихи. Соавторы — сотрудники и бывшие ученики, с научными трудами которых ученый, естественно, знаком.

10.10.96. «...Сейчас заканчиваю книгу “Психология духовности профессионала”. Первый раз пишу по заказу: я получил грант от Российского фонда Фундаментальных исследований. Сроки поджимают, тороплюсь, нервничаю... Понимаю, что весь опус написан с перенасыщением, как всегда эклектичен по форме, для чтения свободного мало пригоден. Никак не дается простота и ясность... Единственная радость — последний параграф книги. Там я анализирую ответы летчиков на мою “духовную” анкету. Боже, какие глубокие ответы, какая сила Откровения, какая глубина мысли! Нет, не подвели нас летчики, оказались достойны нашей праведной любви».

«Психология духовности профессионала» выходит в 1997 г. Содержание книги много шире своего сдержанного названия. Объемно и нетрадиционно, с душевной заинтересованностью и откровенной любовью исследуя процесс становления военного летчика и особенно летчика-испытателя, Владимир Александрович предлагает решение ряда проблем, возникающих в воздухе, и убедительно доказывает, что духовность личности играет определяющую роль в благополучном исходе полета. Но каждый полет начинается с земли, а на ней, в родной стране нашей так неразумно сейчас, греховно и стыдно. В главе «Психология — слуга или партнер?» ученый, страдая, но жестко, словно скальпелем вскрывает «нарывы», появившиеся на теле государства, и дает анализ политической, экономической, духовной жизни общества, ввергнутого в ряд закономерных «случайностей» и развала великой страны. То, как излагаются эти мысли, какая энергетика и чувства вкладываются в слова, в подсознание читателя проецирует нечто высоконравственное, священное, идущее еще от старого русского офицерства, готового отдать любовь женщине, жизнь — Родине, честь — никому.

Поразил оправдавшийся прогноз: «1997–2005 годы будут годами продолжающихся духовных потрясений, болезненных человеческих эмоций, национальных катаклизмов, мировоззренческих шатаний, усиления рыночно-прагматических начал в общении и дружеских связях. И, несмотря на некоторое снижение духовного уровня, человеческое общество приобретает новое качество — планетарное осознание космического единения Духа и родства, природочеловеческого единства...» И словно пытаюсь ускорить этот процесс, в заключительной главе книги «Образ духа в субъективной жизни человека», автор приводит такое обилие фактов, примеров, высказываний летчиков на вопросы анкеты. Распахивается душа, обостряется память, и, возможно, немало скупых слез было пролито ветеранами, уже давно осевшими на земле, но навечно прикипевшими к небу.

9.06.97. «...Дела грустные, вновь обвал на армию. Наш Институт лично Главком Дейнекин перечеркнул, и первый услужливо подал проект — все институты ВВС слить в один. Мы будем превращены в отдел или управление инженерной братии. Вся авиация — ВВС, ВМФ, Армейская, Пограничная, частично ГВФ, коммерческая — обслуживались Институтом. Других таких защитных учреждений в России нет. Мое начальство практически сдалось с свинцом в груди, но без жажды мести... Началась эпоха перерождения».

Новая книга закончена с огромным напряжением сил, эмоций и хлопот. Издана в двухмесячный срок за счет профсоюза летного состава

плюс свои деньги — все, что в семье Пономаренко были. Название емкое: «Авиация. Человек. Дух» (1998) — это уже научный психологический роман — жаль, что не обозначен такой жанр. Все атрибуты тщательного и тонкого научного подхода, своеобразие исследовательских изысканий, сводные и сравнительные таблицы расчлененных, объединенных и выделенных характеристик человеческой деятельности в небе и личностных особенностей летчиков; графики, схемы — все это захватывающе интересно. И то, что объект изучения — небожитель, его сознание, мышление, душа, придает тексту романтический оттенок. Произведение с четкой фабулой, конкретными героями, с очевидной драматургией, философской глубиной и таким потрясающим лиризмом в суровом и будничном анализе летной профессии, что просто диву даешься. Выработавшаяся у Владимира Александровича необычная манера изложения придает повествованию художественную фактуру. И чем дальше уходит автор в изложении своих научных воззрений, открытий, методик, сделанных на огромном, годами накопленном материале, на живой, растущей платформе интеллекта ученого, чем свободнее выходит читатель в просторы космического разума, тем быстрее стирается грань между наукой и искусством в творческом выражении автором самого себя.

Но долго витать читателю в облаках автор не позволяет. Глава «Доколе?», написанная с потрясающей правдивостью, быстро возвращает на землю. В основе ее составленная Пономаренко, глубоко обоснованная с прогнозом на ближайшее будущее научная справка о трагическом положении военной авиации в условиях рыночной экономики. Справка поступила главкому ВВС, тот ознакомил с ней главкома ПВО и... бумаги легли в сейф. Когда же положение в авиации стало стремительно ухудшаться, решили генералы показать ее министру обороны. Но... того уже сняли. В виде статьи материал был опубликован в «Советской России». Никакой реакции... Позже ученый передал свою книгу в Думу, в Комитет по Обороне и представителям КПРФ, заострив внимание на этой главе. Поблагодарили и... забыли, зачем брали.

А жизнь продолжается все в том же направлении, диктуя свои требования...

«...авиацию ВВС и ПВО слили и сократили в четыре раза. Всех выпускников из училищ уволили. Учебную базу уменьшили в 20 раз! Педагогический состав уничтожен. В последние три месяца катастрофы на вертолетах, истребителях — утрата профессионализма при попытке блеснуть. Великий Грех начался...», «За институт бьюсь, есть переменные успехи».

«...Пытаюсь организовать платный семинар для АОО Авиапредприятий — по “человеческому фактору” и безопасности полета от имени нашей Общественной Академии Человека в Аэрокосмических Системах...»

10.12.98. «...Дела неприглядные: Институт, несмотря на изнурительную нашу борьбу, все же расформируют... Как все будет дальше (организация, штаты), пока темнота. Три депутатских запроса лежат в канцелярии Примакова, но надежда — одна десятитысячная процента, с ней и умру... Лично я сделал все, что мог: обеспечил десятки писем, сотни звонков, встреч...»

Но книга уже делает свое дело — заставляет думать, обучает, волнует, воюет, не оставляя равнодушным никого. Автору звонят известные летчики и знаменитые конструкторы. Кусками набранный на компьютере текст летчики читают перед тренажерной подготовкой. Ксерокопируют по главам и рассылают по полкам. Восемьдесят процентов тиража разошлось. Ни одной книги не приобрело ВВС...

«...Меня охватывает ипохондрия — раздражение от своего бессилия ВСТАТЬ и поднять с колен военную авиацию... Сегодня совсем худо: 25 февраля Министр обороны подписал приказ о расформировании нашего Института и передаче его в виде мифического Центра в состав пехотного медицинского института, подчиняющегося тылу. Восемь месяцев борьбы... закончились траурно. Эта драма требует своего описания, но оставим для будущего».

26 докторов и 110 кандидатов наук — высококлассных специалистов в аэрокосмических областях науки были переподчинены обычному институту, у которого всего 4 доктора и 11 кандидатов. У нового отдела не было даже юридического лица: печати, права переписки, испытательного кредо...

«...Все возродится? Нет! Ибо труп не оживает, оживает лишь Дух. Но Дух не входит во зло, вновь нужна новая душа авиации. Мы не в силах ее создать, но создавать для нее благоприятные условия обязаны. А они в мечтах, воображении, Идеале, в любви к летанию по Небу! ...вновь надо идти в народ, искать пролетариев воздуха, солдат Истины и Правды...»

9.02.99. «... сегодня я усталый и пустой. Вместо письма посылаю свою статью (“Лавочная авиация”). Это ведь Ваш давний заказ... К статье был эпитафия: “Авиация может быть малой, но мелочной — никогда”. Редакция его убрала, но больше ни одного слова не изменили. Лишь название. Мое было: “Философия лавочной авиации и угроза безопасности полета”».

Статья, опубликованная в двух номерах «Советской России», взбудоражила общественность. Ее раздали в Думе и Совете Федерации, так как шло голосование по поводу увеличения пенсий для летчиков. Обоснование ключевых положений о здоровье летчиков было взято из книги Пономаренко. Пенсию повысили в четыре раза.

25.04.99. «...В эти дни, как ни стыдно и гадко, вынужден лететь в США, ибо на их территории конгресс, где я избран председательствовать на каком-то форуме. Две фирмы одновременно просят оценить их эксперименты с АГД. История... А Югославия горит и жжет душу...»

«...Мы добились лицензии на создание Учебного центра по дополнительному высшему образованию. Уговариваю МГА ввести сертификат для повышения квалификации по “человеческому фактору”. Идут переговоры трудно и лениво. Наконец, я понял, что такое атеизм — отсутствие личности, ибо человек, созданный по воле Бога, сам есть Личность. Безверие выпотрашивает личность, остается одна оболочка из конъюнктуры социума».

25.02.00. «... Читаю лекции, выступаю оппонентом, бываю в командировках.

...Недавно был в Липецке, встретили с восторгом... Летчики подарили пару отлично заполненных анкет... Почти не летают: нет керосина...»

25.06.00. «...Сейчас я очень занят новой борьбой... ЦНИАГ хотят разогнать и отдать Минюсту, т.е. для ВОХРа... И вот, бегом по Думе, по маршалам, пишу письма Путину и т.д. Вообще весело живем...»

«*Созидательная психология*» — книгу избранных трудов ученого, опубликованную в 2000 г. в престижной серии «*Психологи Отечества*», можно смело назвать энциклопедией летной духовности. Владимир Александрович словно собрал под одну «крышу» не просто свои предыдущие работы, а, по сути, реальный летный полк с его профессионально-психо-

логическим научным обеспечением. Мощно, красиво получилось, как на плацу, в торжественном и четком построении. Как в групповом полете с целью отработать слетанность для предстоящих боев.

15.09.01. «...Сейчас заканчиваю рукопись “Размышление о здоровье”. В основном это исповедь социолога... Книга летчикам о врачах, врачам о летчиках, читателям об утраченных иллюзиях, но не Вере. К большому огорчению о Вере все у меня держится на патетике, нет связи с Провидением. Вера у меня получается интеллектуальная, а это ведь не родовая ее черта. Поэтому я лишь могу эмоционально порадовать, сблизить душами, а ведь желательно убедить...»

«*Размышления о здоровье*» (2001) — само оформление выделяет эту книгу из ряда предыдущих. На голубом глянце девичье личико, спортивная фигурка, парящая в облаках, и лишь где-то высоко, в перспективе неба летит самолет. А на задней корочке — фото: сидит, схватившись за голову, пожилой автор и сокрушается о здоровье нации... И надпись от руки на титульном листе: «...Согласно Вашим вешкам подаю Глас в пустоту». Что касается «вешек» — тронута, хотя и понимаю степень доброго преувеличения. А насчет «Глас в пустоту» — яростно поспорю. Разве изданные ученым книги не заполняли нравственные пустоты нашего многострадального общества, не насыщали уникальными знаниями умы профессионалов, не волновали души летчиков, не наполняли их той светлой, действенной энергетикой, которую источают буквы—слова—страницы?.. Книга о здоровье заставила вспомнить сильных мира сего о вымирании страны, о вытравлении нравственности у людей, об ущербности психики молодых, о бездуховности в обществе. О том, что становится национальным бедствием — сокращении здорового генофонда и назревающей демографической трагедии. Своим отчаянным призывом автор разбудил дремотный думский покой. Долгожданная идея сплотила единомышленников. По темам «Здоровье здоровых», «Профессиональное здоровье» в Москве, в Доме союзов проводился сбор «Здравница — 2002 года». Сотни докладов... В Академии наук, Академии медицинских наук совместно с Академией образования состоялась Всесоюзная конференция «Здоровье и труд». На Украине в Кировоградском летном училище — конференция «Профессиональное здоровье летного состава».

«...Во всех этих мероприятиях в том или ином виде представлены мои ученики. А я... лежу вновь на щите. На даче крыль

крышу и... свалился. Зашибся, был трое суток недвижим, очухался... Уже хожу с палочкой по дому».

«...Работаю над фильмом об этике, эстетике и культуре в Авиации. Создаю альбом “Мир нерукотворной красоты”, где представлены фотосъемки неба, светил, пространства, земли... что видит человек, включенный в третье измерение, в бесконечность. Денег нет, но я клянчу, уговариваю. Истратил все свои резервы... Но не жалею, нет. Констатирую факт...

Общая ситуация хреновая. Институт гибнет... Я занимаюсь Просвещением, консультирую расследователей летных происшествий. Иногда езжу в войска... Выступаю на телевидении и по радио. Пугаю руководство...»

«Пугаю» — не то слово. Для Научно-исследовательского испытательного Центра авиационной и космической медицины ученый выполняет роль катализатора, ускоряющего темп движения вяло протекающей жизни «обескровленной», а потому обессилившей науки. И ощущение безысходности на грани отчаяния, чувство сострадания к соотечественникам своим, обида за небожителей и обоснованный гнев подсказывали актуальные темы, нужные слова, за которые надо было нести моральную и духовную ответственность.

«*В Слове — позиция*» (2004) — мужественное название, впечатляющая обложка. Так и ощущаешь себя в кабине истребителя, растворившейся в синеве, летящей на крыльях своей души... И солидный генерал на фотографии с достоинством держит в руках книгу. Вот только глаза у него грустные, улыбка усталая... Не просто, имея свою позицию, отстаивать ее. В одном из писем этого времени Владимир Александрович пишет:

08.12.04. «...Гражданское мужество — это позиция, берущая начало в биографии, в жизненном пути, в Вере, которая служит жизнью, поступками и даже тихим словом, пахнущим справедливостью. Летчик должен быть гражданином Неба, ибо в небе другая жизнь, и это другое содержит иной смысл, иное пространство и время. И его надо отстаивать как Веру, как свой святой крест. И только в этом случае пехотный генерал не посмеет сказать рядовому вертолетчику: “Заводи, поехали”».

Книга возникла не только из кипящей лавы внутренних и внешних событий, но из сострадания мудрого врачавателя, из духовных знаний

небожителя, из стремления спроецировать на земные условия жизни четкие, справедливые и незыблемые законы небесные. Те, что помогают подняться в высоту, обрести нацеленность, стойкость, что обеспечивают безопасность и питают тем нетленным, нерукотворным, что ниспослано свыше...

Книга ученого написана с позиции мудрого воина, вооруженного исследовательским талантом, энциклопедическими знаниями, своеобразными философскими воззрениями и бойцовскими чертами характера. Здесь продолжена публикация удивительных лирико-драматических анкетных подборок, рассказов и откровений летчиков, неожиданно и логично образующих какую-то самостоятельную форму, из книги в книгу переходящую и уже с нетерпением ожидаемую. В оформлении проникновенно-эмоционального авторского текста все приобретает необычную зрительную форму — картину поразительной красоты Мужества и в то же время ранимой, распахнувшейся души. *«...Особых новостей нет, дела хуже некуда: институт уже стоит в очереди на приватизацию, а местный муниципалитет Москвы шлет бумаги, что земля и постройки института принадлежат ему... И он ищет, куда нас выселить. А МО молчит, ни гу-гу. ВВС вообще в стороне. Пытаюсь и наши начальники пытаются, ищем крышу хотя бы дырявенькую... Дождались. Худо-бедно, а институт 20–30 тем ведет, десяток изделий сопровождаем. Главное, книжки, пособия, методики пишем. Ведь нигде ничего нет. За 15 лет все из частей исчезло... Пытаемся восстановить. Жизнь идет, а нам требуется ее опережать. Что-то где-то нарушилось, земная ось крутится куда-то не туда. Кто крутит? Хорошая задача для науки? А?..»*

Трудно писать о книгах Пономаренко, их надо вдумчиво, заинтересованно читать. Для меня, во мне смысл печатного текста, энергетика писем и динамика реальной жизни Владимира Александровича сплавляется в образ необычно яркой, целеустремленной и бесстрашной личности, высокогражданской и нравственной натуры. И в то же время, когда осмысливаешь личность реального человека, словно отдаляясь или глядя с высоты прожитых лет, ученый предстает как бы в двух образах. Один — это тот понятный по тридцати годам знакомства, о работе которого делала очерки, единомышленник по взглядам на жизнь, авиацию и судьбу страны, человек дорогой сердцу и душе, с которым соединяет мостик писем, в которых обсуждаются бесконечная и до конца непознаваемая тема неба.

Новый Пономаренко сформировался в моем сознании за более чем десять перестроечных лет. И исходит от него такая яростная сила, что диву даешься! Если раньше деятельность ученого была мне в какой-то степени понятна и обозрима, то теперь почти робею, не в силах объять

уровень знаний и интеллекта, феноменальные способности и скрупулезность, дающие возможность автору впитывать опыт и мудрость сотен чужих трудов, перерабатывать и усваивать их. Удивляюсь точности выводов и смелым предсказаниям. Радуюсь образности необычного, какого-то духовно-летческого языка, который дает возможность тоньше понимать глубинные течения авторской мысли и чувств, ярче воспринимать явные и скрытые энергетические послылы.

28.02.05. «...Из новостей: “Награда нашла героя” — мне через 12 лет после представления вручили знак “Заслуженный деятель науки”».

«... традиции стали лоскутные, нить рваная, духовность развивается бездуховностью, т.е. прагматизмом. Дело в том, что в Училищах нет стариков, остались близкие по духу к курсантам инструктора, в библиотеках нет работ и нужных книг. Все газеты, журналы “демократические”. Сама атмосфера не аэродромная, рыночная...»

Сколько надо сил, выдержки и воли, чтобы продолжать работать — писать, обобщая свои разносторонние знания, видя в этом труде главный смысл жизни.

При размышлении о новой книге Владимира Александровича *«Психология человеческого фактора в опасной профессии»* (2006) возникает масса параллельных планов, которые провоцируют на отвлеченные раздумья и неожиданные выводы, касающиеся не только проблем и вопросов, которые ученый поднимает, а, казалось бы, далеких от сугубо авиационных дел. Когда речь идет о личностных и общественных ценностях в авиации, о нравственных и духовных категориях единого человеческого плана, то многое соотносишь с землей, хотя и понимаешь, что в воздухе, в полете все обостряется, утрируется возрастающей степенью опасности, связанной с временным дефицитом, пространственными особенностями, спецификой управления самолетом и пр., и пр... Приходишь к мысли, что, наверное, самой большой заслугой перед наукой и авиацией является то, что ученый, будучи еще обычным врачом летной части, интуитивно понял и сумел перевести задачу авиационной психологии от решения в основном эргономических задач, из системы летчик–самолет–среда в науку о духовном его состоянии, изучая систему мироздания, обозначив как главную, центральную ту крохотную, пульсирующую часть Вселенной, в которой творит в конкретном времени конкретный человек. Даже в небе не каждый осознает свою близость к условному порогу, к заветной двери, за которой еще непонятное, а потому пугающее, еще запретное для несведущих,

информационное поле планеты и Вселенной. Трансцендентальное нечто — космический разум в его осознанно-чувственном и подсознательном проявлении — влияет на сознание, на его развитие с ростом мастерства и деятельность летчика в полете.

Получается как бы направленная, обобщающая и обратная связь — в заключительной части книги это великолепно показано. Летчики доверяют надежному, пылкому и заинтересованному человеку, прежде всего, а потом уж ученому сокровенные знания свои, полученные в небе — то, что улавливалось сначала случайно, а позже осознанно сопоставлялось в неповторимых, на всю жизнь запоминающихся полетах и в чрезвычайных ситуациях осмысливалось мгновенно, до озарения — эврика!.. И чувствуется во время чтения, как психолог, скрупулезно, бережно и упорно собирая драгоценные факты, утверждения, откровения, наслаждается (это явно проявляется в тексте), обобщая, систематизируя, делая выводы и прогнозы, давая рекомендации и советы новому поколению летчиков, уже летающих или только встающих на крыло или пока лишь определяющих свое небесное предназначение в жизни...

В разрушенной сейчас системе преемственности поколений летателей при отсутствии возможности нормально и планомерно, как было раньше, как надо, выстраивать тандем курсант—инструктор, а далее летчик—командир, в образовавшемся провале мастерства пилотирования и всего того духовного, что сопровождает энергетическую связку ученик—учитель, именно Владимир Александрович Пономаренко выполняет роль спасительного звена. Его труды — бесценные книги, особенно эта, последняя, которую летчикам всех рангов, мастерства и таланта, всем авиационным деятелям следует держать на рабочем столе.

Труды Пономаренко — душеведа и врачевателя — дарят возможность даже неподготовленному читателю приблизиться к потрясающей воображение истине, которая ясна как божий свет, но за облаками невежества, лени, неверия еще не проявилась полностью: нравственность и духовность, осознание своей души в системе мироздания, радость явной причастности к миру нерукотворному — все приобретенное в небе и привнесенное в условия земли может и должно преобразить наш мир.

*Нонна Орешина
член Союза писателей СССР,
заслуженный работник культуры РТ,
лауреат премии им. М. Горького РТ,
отличник шефства над
Вооруженными силами СССР*

Научное издание

Серия «Достижения в психологии»

Владимир Александрович Пономаренко

ПРОФЕССИЯ – ПСИХОЛОГ ТРУДА

Редактор – *О.В. Шапошникова*
Корректор – *И.В. Ключкова*
Макет и верстка – *Н.Г. Новикова*

Сдано в набор 27.08.07. Подписано в печать 01.10.07.
Формат 60x90/16. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура PetersburgC.
Усл. печ. л. 25,0. Уч.-изд. л. 23,8.
Тираж 500 экз. Заказ

Лицензия ЛР № 03726 от 12.01.01
Издательство «Институт психологии РАН»
129366, Москва, ул. Ярославская, 13
Тел.: (495) 682-51-29
E-mail: publ@psychol.ras.ru
www.psychol.ras.ru

Отпечатано в полном соответствии с качеством
предоставленных диапозитивов
в ППП «Типография «Наука»
121099, г. Москва, Шубинский пер., 6