к его содержанию и не передающееся от отображаемого объекта к отображающему.

В работе с техническими системами также можно наблюдать взаимосвязь информации и отражения. Субъект управления технической системой, прежде чем приступает к процессу управления, он отражает в своей управленческой концепции основные характеристики системы. Он ничего не изобретает, а действует строго в рамках отражения действительности, основываясь на адекватности системы, её характеристиках и свойствах, подтверждая существование отражения как всеобщего свойства всех материальных систем.

На основании вышесказанного можно сделать вывод, что понятие информации оказывается неразрывно связанным с одной из важнейших категорий философии – категорией отражения. Информация выражает любую связь двух или нескольких объектов. Однако это такая связь, когда нечто в одном объекте соответствует другому объекту, эта связь и есть отражение. Что касается отношения между идеальным и материальным, то такая связь также является отражением, идеальное здесь выступает отображением материального. Таким образом, информационная взаимосвязь двух объектов – это не любая связь, а лишь взятая в отражательном аспекте.

Библиографические ссылки

1. *Урсул А. Д. Отражение и информация. М. : Мысль, 1973.*
2. *Урсул А. Д. Информация и мышление. М. : Знание, 1970.*

© Матюхина Я. С., 2013

УДК 316.5

Н. В. Никитевич, А. М. Турчанов
Научный руководитель – С. П. Дуреев
Сибирский государственный аэрокосмический университет
имени академика М. Ф. Решетнева, Красноярск

ФИЛОСОФСКИЕ АСПЕКТЫ СОВРЕМЕННЫХ ПРОБЛЕМ АВИАЦИИ

Авторы рассматривают проблему влияния человеческого фактора на безопасность полетов. Авторы предлагают диалектическое решение данной проблемы, так как лишь с помощью данного метода можно рассмотреть все первоисточники ее возникновения.

В настоящее время из всех видов транспорта самым безопасным является воздушный. Тем не менее, главный вопрос, который волнует перевозчиков и пассажиров – это безопасность полетов. Предрекаемое время технологических катастроф сопровождается разрушением научно-технической базы, в том числе ухудшением качества подготовки авиационных специалистов и недобросовестной работой аккредитующих органов. В результате «человеческий фактор» становится основной угрозой безопасности полетов. «В средствах массовой информации уже несколько лет назад предрекалась эпоха технологических катастроф. И эта эпоха очевидно уже наступила. И уже известны ее авторы – эффективные собственники, хваленые свободные субъекты, готовые, так сказать, взять на себя ответственность. И, взяв на себя ответственность, от ответственности уйти. Или вообще исчезнуть в оффшорной зоне» [1, с. 3].

В действительности, большинство эксплуатируемых самолётов было изготовлено ещё при советской власти. Советская власть эксплуатировала самолёт лет двадцать, а за тем продала его в страны «третьего мира», где он эксплуатировался ещё лет двадцать, и наконец, самолёт достался «эффективным собственникам» из современной России. Они заменили некоторые детали самолёта, обновили его интерьер, а лет через семь эксплуатации самолёта – катастрофа. Причина катастрофы – «человеческий фактор» и неконкурентоспособное советское производство самолётов.

Так, зачастую аккредитованные «Государственным центром безопасности полетов на воздушном транспорте» испытательные центры не имеют необходимых для проведения испытаний средств и квалифицированного персонала. Тем не менее, Росавиация выдавала сертификаты соответствия самолетов по заключениям этих организаций. В результате к полетам были допущены воздушные суда, списанные на металлом, не имеющие необходимого оборудования, с эксплуатационными документами, содержащими серьезные ошибки и отклонения от документации производителя. Например, в Московской области произошла авиационная катастрофа с воздушным судном АВС-52, созданным на базе самолета Як-52, который в 2003 году был списан на металлолом. В районе аэродрома Калачево в Челябинске разбился самолет СМ-92Т, погибли восемь человек [2].

В многосторонних исследованиях человеческого фактора, как причины большинства ужасающих авиационных катастроф с сотнями человеческих жертв, до сих пор нет однозначных и точных ответов. Нет ответов и объяснений поведенческих мотивов пилотов в трагические мгновения, предшествующие катастрофе. Скорость, по утверждению медиков, воздействует на человека на клеточном уровне и разрушает его ощущение времени.

Итак, «человеческий фактор» – основная причина авиакатастроф. Умозрительно, так оно и есть, ведь основными виновниками катастрофы, являются экипаж воздушного судна или технический персонал,

который его обслуживал. Бесспорно, авторами эпохи технологических катастроф, предрекаемой многими, являются собственники авиакомпаний, жаждущие получить сверхприбыль. По нашему мнению, проблема безопасности полетов должна решаться диалектически, в соответствии с принципами единства мира и всеобщей связи явлений. Очевидно, что связь ухудшения научно-технической базы, качества подготовки авиационного персонала, недобросовестной работы аккредитующих органов, психики пилота и понятия «человеческий фактор» неразрывна. Возможно, это даже не связь. Возможно, это единство сущностей. Решение данной проблемы наиболее существенно выразил председатель правления партнерства «Безопасность полетов» Р. Кришталь: «Надлежащий порядок в этом деле, – сказал он, – которое касается всех россиян, в силах навести лишь государство. Только государство и только реальный контроль, а не его видимость».

Библиографические ссылки

1. *Забуга В. Ф. Взгляд экономиста // Теория и история. 2011. № 2. С. 3–6.*
2. *Официальный сайт «Новости деловой авиации». URL: http://www.bizavnews.ru/236/7294.*
3. *Сайт «полезные сведения» URL: http://www.polezen.ru/bezop/airplain.php.*

© Никитевич Н. В., Турчанов А. М., 2013

УДК 1.141

М. В. Пак
Научный руководитель – В. А. Козловская
Сибирский государственный аэрокосмический университет
имени академика М. Ф. Решетнёва, Красноярск

ЧЕБАРКУЛЬСКИЙ МЕТЕОРИТ: МИФЫ И РЕАЛЬНОСТИ

Чебаркульский метеорит, взорвавшийся 15 февраля над Челябинском, стал не только неожиданностью для человечества, но и ещё одним сильных пиар-инструментов, который впоследствии помог местным жителям найти источник дохода. Но нам стоит задуматься, не является ли взрыв метеорита над городом своего рода знаком из космоса?

15 февраля 2013 года, падение метеорита произошло на глазах людей, свидетелями уникального явления стали жители Челябинска, Оренбурга, Кургана, Магнитогорска, Екатеринбурга, а через несколько часов, благодаря интернету, и весь мир. Огненный шар пронесся по небосклону со скоростью более 20 км. в секунду, и разорвался на высоте около 30 км. над землей. Взрывная волна нанесла сокрушительный удар по Челябинску и его окрестностям, и, кажется, только чудом ни один человек не погиб.

Чебаркульский метеорит оставил после себя не только разрушение, но и тревогу за будущее. Он поставил перед людьми вопросы: может ли повториться метеоритная атака? Какие еще угрозы таит в себе космос? Способен ли кто-нибудь нас защитить? Философы, ученые, исследователи рассматривают Чебаркульскую катастрофу под разными углами зрения. Многие приходят к выводу, что падение метеорита - не случайное событие. Так что представляет собой наша цивилизация в масштабах космических процессов? Можно ли этими процессами управлять? Почему обломки небесного тела не повредили ни одного стратегического объекта? Не является ли взрыв метеорита над городом своего рода знаком из космоса?

После падения метеорита в Челябинске резко возросло количество обращений за помощью к психологам: повышенная тревожность, отсутствие сна, головные боли, каждый третий говорил, что он испытал шок, был испуган, и нет никаких гарантий, что похожее не может произойти с Нью-Йорком или Москвой, к примеру.

У каждой эпохи и у каждой цивилизации были свои угрозы. Может ли Метеорит в Челябинске быть предупреждением человечеству?

В прошлом, появление на небе кометы или метеорита связывали с приближением конца света. Каждая религия создавала свою картину апокалипсиса. И почти все народы верили, что опасность придет на землю именно с неба. Китайские летописи говорят: «Шла звезда, значит время перемен наступило». Падение небесного тела, которое позже так и назвали «Бородино», многие считают предзнаменованием жестокой битвы: это случилось 5 сентября 1812 года – за два дня до начала сражения. В наши дни столкновение гигантского метеорита или стероида с Землёй – сюжет десятка кинофильмов.

По последним данным учёных, вес Чебаркульского метеорита составил около 10 тысяч тонн, диаметр – 17 метров (т. е. метеорит оказался высотой примерно с семиэтажный дом и весом в Эйфелеву башню) [1]. Эксперты «NASA» оценили мощность взрыва в 300 килотонн - мощность 30 атомных бомб. Взрывная волна достигла Челябинска, город охватила паника, никто не был предупрежден, поэтому люди сами догадывались было ли это НЛО, война или террористический акт. Из-за перегрузки отказала сотовая связь - это увеличило нервозность и неразбериху. Но как ни странно, паника продолжалась не долго и люди просто стали помогать друг другу: кто-то всё фиксировал на камеру, кто-то начал помогать испугавшемся. Человеческая помощь – самая важная характеристика этого события. Практически сразу после катастрофы