

Психологическая публистика

© 1998 г. Д.Б. Богоявленская

НАД НЕБОМ ГОЛУБЫМ*

Высшая тайна человека летающего
в том, что его мысль берет начало в
крыльях, ибо они ведь не металл, а дух,
данный в том измерении, который еще
остается великой тайной.

Пономаренко В.А. "Страна Авиация"

Само название первой из обсуждаемых книг "Страна Авиация – белое и черное"** указывает на замысел – вскрыть, столкнуть в противоречии сильные и слабые стороны современной авиации: самой профессии и того социального контекста, в котором она реализована сегодня.

Эта исходная тенденция – не быть тенденциозным, не увлечься описанием одной из сторон (белой или черной), но через их единство дать целостное и, по возможности, существенное описание авиации как таковой и ее проблем сегодняшнего дня и вечных – выводят автора из измерения двух сторон в измерения разных пространств. Как всякий значительный труд, книга позволяет двигаться в новые слои более глубокого осмысливания, более широкого контекста видения предмета. Это движение вглубь является источником того, что мы называем "высокой мыслью", и в небе это удивительным образом совпадает буквально. Твое самочувствие и помыслы прямо зависят от высоты полета.

То, о чем хотел сказать автор, что жгло его сердце, я прочувствовала, когда в августе прошлого года впервые пересекала океан в дальнем рейсе на самолете. Очарованность красотой Земли на некоторое время затмила какой-то восторженный ужас и смятение от того, что также далеко внизу оказались не фьорды Скандинавии и тоненькие ниточки гигантских мостов Глазго, горы Ирландии, а ... само небо. Но постепенно море плотных, пущистых облаков без единого разрыва, в котором можно было бы разглядеть Землю, "исполненных потрясающей красоты", вызывало чувство доверия и надежности. (Не случайно это отметил и Роберт Марль в своем романе "Мадрапур"). Но особый мир душе принесло сияние удивительной голубизны неба над океаном. Оно мирное и нежное – небесное – в отличие от жесткой, голой синевы купола, где царит только солнце. Но именно жесткость и простота этого купола позволяют понять, что такое величие и одиночество.

Здесь, за белоснежной оболочкой Земли, открывается скрытое от Земли и людских глаз, а может и помыслов, безумное движение. Здесь носятся вихри и ничто

* См.: 1. В.А. Пономаренко. Страна Авиация – черное и белое. М.: Наука, 1995;

2. В.А. Пономаренко. Психология духовности профессионала. М.: Отпечатано О.О.О. Изд-во Русский врач, 1997.

не задерживает их гонки, не влияет на нее: все в движении. Об этом бешеном ритме ничто на Земле не говорит, разве лишь тревога в сердцах людей. Может, они, эти вихри, и есть носители зла на Земле?... Салон самолета, бортпроводники, предлагающие напитки – все это ирреально. Реальность там – в этом бешеном вольном вихре, который увлекает, зовет за собой. И тобой постепенно овладевает безумство, ты впервые видишь, созерцаешь *СВОБОДУ!* Дух захватывает от этого знания!... И кто знает, если бы в руках был штурвал..?

Именно здесь встает вопрос, заданный В.А. Пономаренко: "Есть ли Бог в душе летчика?". И только тогда открывается весь смысл первой и ключевой фразы книги: "Небожители, т.е. летчики – носители человеческого духа". Это смыкание двух – переносного и буквального – значений слова "небожители" делают профессию "летчик" моделью человеческого труда и жизнедеятельности вообще.

В качестве модели она выступает в силу того, что опасная профессия является высшей, ставшей (при условии, что человек выступает в качестве ее подлинного субъекта) формой труда. Она в четкой, осязаемой форме содержит то, что имеется и в других профессиях, но не доминирует так явно. "Актуализация тех глубинных резервов души и тела, которых размеренная земная жизнь требует лишь изредка" [1, с. 43]. Профессии риска концентрируют в сжатом виде то, что в других профессиях слишком растянуто во времени, и поэтому не всегда позволяет наблюдать тот скачок, который называется *ПОСТУПКОМ*. Именно профессии риска позволяют наблюдать с реальной вероятностью ситуацию выбора и нравственной победы.

И все же профессия летчика является особой даже среди них. Летчик работает "в отрыве от земли", он подвергается риску постоянно, но вместе с тем он живет "в небесах" – в "неведомых гранях красоты". Ему не легко отстраниться от земных дел, хотя видит он землю со стороны. Эта концентрация невиданного напряжения ("выраженной мобилизации") и стремительного пребывания в возвышенной красоте делают данную профессию особой: здесь "обычным" (рабочим) становится то «состояние души, которое называется "летанием"» [1, с. 11]. Это то духовное состояние, которое Бог, согласно легенде, отнимает в наказание. И поэтому летчики действительно – "носители человеческого духа" [1, с. 8]. В силу этого анализ деятельности летчика выступил моделью жизнедеятельности вообще, так как эта книга по сути своей о главном: как человек становится человеком.

"Духовный камертон", – так назвал автор пролог к своей первой книге, и он звучит долго после того, как ее прочтешь. Летчик-испытатель В. Овчаров, выражая свою солидарность В.А. Пономаренко в том, что летчик действительно человек высшего порядка, в рецензии на данную книгу пишет: "Сам летчик может быть интеллигентен, может не быть, может быть человеком широкой души или скопидомом, умным или не слишком. Но это – пока он не включился в предстоящий полет. Мне приходилось быть свидетелем озарений в воздухе, посещавших, на первый взгляд, тугодумов, я наблюдал примеры такого благородства, которые трудно было угадать в человеке, на земле слившим эгоистом и сугубым прагматиком".

Разгадку этой "тайны" через разведение человеческой сущности и человеческого бытия пытался осуществить Ф. Феллини в своем шедевре "Репетиция оркестра". Его долгое время удивляла трансформация, совершающаяся с людьми буквально на глазах в короткие интервалы наблюдений за музыкантами на репетициях. Они приходят в зал, таща за собой не только инструменты, но собственные недостатки, заботы, болезни, проблемы и даже радио, чтобы слушать трансляцию футбольного матча. Общаясь, они конфликтуют. Многие из них порочны, но все они по сути одиноки.

Однако рядом со своим инструментом они обретают иной смысл: уже не похоть, а любовь, не склонность, а преданность, и совсем не меркантильность руководят ими. И, наконец, открывается последний трагичный пласт, где собственно и скрыт подлинный смысл их жизни – единение и мужество в своем служении красоте. Музыка бессмертна и всесильна. Только она может спасти. В момент катастрофы – они велики.

Музыка, Небеса прекрасны и величественны, но дело не в этой очевидной для всех

красоте. Именно потому, что автор схватывает на примере анализа единичной формы труда ее особенные и всеобщие формы, он с необходимостью (и это показатель глубины анализа) выходит на выявление родовой сущности человека, сущностной характеристики его деятельности, а именно – творчества. При анализе этой проблемы раскрывается человеческая подлинность В.А. Пономаренко. Для него высшим проявлением творчества является сохранность **ЖИЗНИ** человека в небе (по сути она потому и важна как научная проблема). Творчество для автора синонимично профессионализму, поскольку именно он является "гарантом летной и человеческой надежности, ... гарантом безопасности полета" [1, с. 41].

Рефлексируя такое расширительное толкование понятия "профессионализм", автор дает его определение через базовое фундаментальное свойство авиатора как личности. Введение в понятие профессионализма "моральной стороны" само по себе является уже новаторством. "Моральная сторона" вводится не из контекста теории, а как результат требовательного осмысливания труда летчика. При этом Пономаренко исходит из казалось бы очевидных истин: "в каждой профессии есть работники, специалисты и профессионалы". Да, к сожалению, много людей "работает" в разных областях, формально относясь к делу, а авиация: "Без профессионализма... становится транспортом" [1, с. 193].

Но если в обыденном представлении понятия "специалист" и "профессионал" синонимичны, то Пономаренко их разводит по признаку активности субъекта труда, вернее, ее *истоков*: «Если понятие "профессионализм" свести к понятию "специалист", то ведущим (системообразующим) качеством выступает заданность, т.е. нормированность действий, ... исполнительность, высокий уровень мастерства, позволяющий выполнять задание с *требуемым* качеством». Но такое понимание "ущербно", если стоит вопрос о безопасности жизни [1, с. 43].

Автор считает, что необходимой «психологической "добавкой" к профессионально важным качествам специалиста опасной профессии является осознание того, что профессиональные знания, умения и навыки не есть центральное звено личности, а лишь средство развития своих общечеловеческих возможностей и сущностных сил» [1, с. 43]. «Знания, умения и навыки – это "прививаемые" рефлексы к способностям, а духовность – изнутри имманентно присущее, которой он сам насыщает профессию» [2, с. 258]. Именно поэтому он считает, что для опасной профессии "профессионализм – категория человеческого бытия". Это система личностных, мировоззренческих, деловых, моральных и нравственных качеств. Стержнем нравственного императива здесь является мораль подвижничества, для которого самосохранение не стоит на первом месте.

Это не просто громкие слова, т.к. нравственный гарант профессии летчика – в обеспечении безопасности других. Это определяет характер требований к профессиональному, т.к. "в опасной профессии некомпетентность, эгоизм, равнодушие – всегда приносят несчастье другим". Поэтому в экстремальных ситуациях побуждающим мотивом является даже не сострадание, а долг. Отсюда и корни духовности летчика: его долг вершить добро, трансформируя Совесть в решимость, а мужество – в профессиональность поступков. Таким образом, профессионала от специалиста отличает системное свойство – "духовное пространство", и это не метафора, подчеркивает автор, а взаимоотношения со своей совестью. "Духовное пространство" – это внутренний мир, формируемый любовью к полету, потребностью к духовной свободе, и потому исключающий духовную глухоту.

Автор причисляет летчиков к "цвету нации", поскольку именно в опасных ситуациях интенсивнее развивается *человеческое в человеке*; у них создается способ проявления в себе "высшей ценности – нравственности" [1, с. 53]. "Летная работа порождает этических проблем не меньше, чем профессиональных. 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*, публично" [2, с. 212].

Если летная дисциплина – краеугольный камень безопасности полета, регламент – разминированная тропа в небе, то профессионализм – мера зрелости сознания. Он начинается с формирования личности летчика, суть которой в жизненной установке – летать. И, главное, – профессионализм как состояние души формирует стремление к расширению своих возможностей. В опасной профессии это достижение мастерства за счет расширения границ риска. Таким образом сама опасность есть экология духа, которая формирует характер. Питает профессионализм познавательный интерес к неизвестному. Одновременно это подавляет, "обесточивает" чувства страха и развивает способность опережать ход событий, а главное, формирует жизненную установку не только на исполнение, но и на творческое решение.

Функциональное значение творчества выступает для автора, с одной стороны, как средство защиты от стрессогенного воздействия летного труда, с другой, как истоки профессионализма и человеческой надежности: "через опасность – поднять безопасность" [1, с. 192].

Аспект творчества ведет к необходимости наличия позиции субъекта деятельности, отсюда у летчика потребность в независимости. Она, в свою очередь, обеспечивается формированием способностей, которые "переводят поведение в поступок" [1, с. 46]. Там, где профессиональная ошибка становится грехом, страданием совести, т.к. ее ценой являются чужие жизни, там более остро ощущается свое предназначение в мире бытия, более наглядны результаты труда. Поэтому одной из этических составляющих летной профессии является право на осознанный риск. "В риске професионала больше ума и решимости, чем жертвенности", – утверждает автор (1, с. 46). Потребность в риске – отпущенная на свободу воля и риск как стремление к свободной воле – есть сущность творческой жизни. В этом духовном свойстве автор видит ключ к пониманию мысли А. Швейцера: "Познание, которое приобретает человек благодаря своей воле к жизни, богаче, чем познание, добываемое путем наблюдения над миром" (1, с. 259).

Глубина авторской прочувствованности и продуманности говорит о том, что Пономаренко "живет" этой проблематикой, но первая книга написана "залипом", отсюда сырость формы ряда фрагментов. Но Пономаренко писал не книгу, в которой шлифуют каждое слово. *Это скорее меморандум в защиту летчика, крик души, который необходимо услышать именно сегодня.*

Прежде всего, автор хочет быть понятым: поскольку "жизнедеятельность летчика неодномерна, техника многообразна, условия полета нестабильны, тактика не прямолинейна", то в основе педагогической теории формирования профессионализма должны лежать принципы динамизма и развития, на основе которых формируется создатель творческих решений и нравственных поступков. Однако практика обучения в настоящее время, напротив, сталкивается с инерцией [1, с. 50], поскольку учебные курсы строятся по типу жесткой колии, а должны выполнять функцию профессионального ориентира. Для этого, по мнению автора, нормативные документы наряду со строгостью буквы должны допускать свободу исполнения для достижения наивысших результатов. Отказ в росте за "нормативный потолок" вызывает духовный дискомфорт, т.к. постоянное преодоление опасности неизведенного – романтика – и есть суть жизни летчика. Когда творческий поиск наказуем – романтизм профессии вызывает насмешки, а альтруизм – недоверие, предупреждает автор.

Вот почему, когда за сломанные вместе с позвоночником шасси делается денежный начет, то профессионализм личности оборачивается духовной глухотой. "Отсюда привычка к опекунству, слабохарактерность, трусость, и даже предательство" [1, с. 53]. Пономаренко убедительно показывает, что хрупкость внутреннего мира летчика обусловлена не столько сложностью профессии, сколько психологическими ограничениями его нравственных побуждений и инициативных устремлений "администрированным прессом со стороны нелетающих лиц и служб" [1, с. 50]. Это, казалось бы, носящее частный характер определение – нелетающих – на самом деле емко бьет по сложившейся социальной ситуации, когда решения

принимают лица некомпетентные или "со стороны" – не владеющие сутью, "тайной" данной профессии. Социально-политический аспект проблемы подтверждает слова о том, что "демократический уклад жизни зиждется на доверии... Крылья летного профессионализма опираются не только на воздух, но и на доверие сослуживцев и соотечественников" [1, с. 53]. В то время как правила и инструкции созданы для заведомого нарушителя, а не профессионала, это приводит к тому, что психическое напряжение у летчика возникает не столько из-за профессиональной сложности полета, сколько из-за социальной угрозы быть обвиненным. Это "бесправие" летчика – угроза его Духу. Поэтому Пономаренко настаивает на этическом императиве психологической и образовательной среды в опасной профессии: человек в аварийной ситуации – априорно вне подозрений.

То, что стремление к творчеству, осознанному и планируемому риску не поощрялось, а получало "добро" лишь в исключительных случаях, одна из причин недостаточного профессионализма участников сегодняшних коммерческих рейсов, когда предоставлена свобода в формах достижения цели, в выборе рискованных альтернатив. "Казалось бы, мечта сбылась", но аварийность увеличилась. Конечно, рыночная экономика подняла роль фактора самостоятельности человека, его творческой деятельности. Но...

На конкретном анализе летной деятельности Пономаренко дает общую формулу соотношения частных способностей и творчества: "Летчик, каковы бы не были его летные способности, без соответствующей духовной культуры профессионалом в широком смысле стать не может" [1, с. 46]. Отсюда понятна гражданская озабоченность автора, который отмечает, что "во всей инфраструктуре авиации среди многих составляющих профессионализма культура является ахиллесовой пятой" [2, с. 105]. Коммерциализация летного труда особенно обострила бескультурье, проявляющееся в пренебрежении знаниями о человеке, тогда как "самый страшный враг человека летающего – его же психика" [2, с. 101]. Поэтому, обращаясь к руководителям акционерных авиаотрядов, Пономаренко рекомендует усвоить: "... культурный, профессиональный летчик на ненадежной технике, психологически не сломанный, долетит до аэродрома; ... бескультурный летчик на надежной технике может не долететь" [2, с. 106]. Это доказывает анализ ошибок: они связаны с несоответствием требований задачи уровню развития личности и ее ценностных ориентаций.

Поэтому именно с творчеством Пономаренко связывает, как ему кажется, чисто специфическую особенность летного профессионализма – его долголетие. "Профессиональное долголетие – интегральное качество безопасности полета" [1, с. 199]. Через это понятие автор определяет необходимость постоянного переучивания, чего требует постоянная смена техники, а с ней необходимость реализовывать новые идеи, заложенные конструктором. Обеспечивают эти высшие качества профессионализма творческая потенция и духовная сила. Отсюда понятна та горечь, с которой Пономаренко пишет о недуге авиации – технократическом нивелировании летных способностей, смены примата опыта как непроходящей ценности опасной профессии на кадровую конъюнктурную идею омоложения.

Свои мысли, а вернее, выводы автор демонстрирует на конкретных примерах. Так, специалист осознает последствия аварии раньше, чем суть противоречивой информации, т.к. у него нет на этот анализ жизненных сил. Сознание же профессионала занимает не факт, например, потери высоты, а борьбы с траекторией падения, чтобы увести падающий самолет от зрителей¹. Идет управление ситуацией, инстинкт самосохранения оттеснен профессиональной деятельностью: "... Выйти на падение подальше от трибун, затем выжить" [1, с. 49]. Событие заняло всего семь секунд. Но, чтобы их так прожить, пишет автор, надо было прежде отдать себя без остатка летной профессии. Все спрессовалось в эти семь секунд – и мысль, и человеческий

¹Всем памятен недавний случай, произшедший на авиасамолете в Ле Бурже (Франция), когда летчикам удалось предотвратить падение самолета на зрителей.

дух, и честь, и жизнелюбие. Вот она – профессиональная особенность: "снимается" инстинкт, присущий всему живому. Вместо стремления к избеганию опасности воспитывается стремление к ее преодолению. Поэтому так убедителен вывод автора, что "ядром профессионализма является личность, ведущим профессиональным качеством – интеллект, но генерирующей опорой летного профессионализма является духовность человека как живая связь времени и пространства" [1, с. 4]. Поиск духовного содержания и фактов его объективизации в профессиональной деятельности – основной лейтмотив второй книги.

Свою позицию Пономаренко доказывает через выделение не предметного, а, как указывалось выше, нравственного содержания понятия профессионализма. Самы посылки просты и очевидны. Профессия летчика изначально опасная, а лишь затем романтичная. Она требует от него "добавки" к тому, что дала природа. Воспитание летчика должно начинаться с формирования личности, духовной закладки нравственного императива: непрофессионально – аморально, безнравственно. Однако в практике это всегда остается на периферии сознания педагога, констатирует автор. Но если психология предметника превалирует над психологией воспитателя, то тогда пропадает гуманистическое содержание труда, духовная удовлетворенность им, не формируется инициативность, нравственность, позволяющая взять на себя ответственность. (Не основная ли это болезнь нашей средней и высшей школы?). Мы видим, что так же подлинно Пономаренко решает ныне модную и весьма эксплуатируемую проблему – гуманизации труда и образования. Автор понимает под гуманизацией труда создание таких условий, при которых человек достигает наилучших результатов в работе, сохраняет здоровье, испытывает моральное удовлетворение от сознания своей нужности и полезности другим.

Вместе с тем, сам процесс формирования профессиональной надежности действительно крайне важен, так как он позволяет развить в человеке самое ценное – творческое начало. В свою очередь, только творческие способности дают возможность создать эмоциональный буфер против главного стрессора – неопределенности информации в отсутствии полной уверенности в успешности принятых решений.

Реализуемая в книгах модель профессии одновременно является моделью, демонстрирующей, как должно строиться само психологическое исследование, место и функцию психологического знания. Психологический анализ для Пономаренко необходим, чтобы построить истинную картину профессионального события. Это не еще один (наряду с другими) аспект видения ситуации, а момент, без которого невозможно истинное постижение его сущности. "Ведь лента самописца не регистрирует эмоций, которые влияли на оценку ситуации в воздухе" [1, с. 74]. Отсюда следует, считает автор, необходимость перехода от процедурной оценки к оценке мотивов действий летчика. Только при этом можно объяснить, почему совершались те или иные поступки. Этическая проблема установления вины человека состоит в выборе правила, разграничитывающего вину и беду. Пренебрежение психологией человека приводит к тому, что персональная вина усматривается там, где имеют место физиологические иллюзии восприятия, или когда требования реагирования выходят за психофизиологические возможности человека. Однако тот, увы, "кто строго судит за ошибки в поведении, при этом не всегда знает законы поведения человека" [1, с. 75]. Поэтому нравственная сторона этого положения состоит в том, что ошибка, объективно зарегистрированная в действиях летчика, одновременно является результатом всей системы в целом. Ошибки летчика могут быть обусловлены конструктивными недостатками техники. Первопричину этого автор видит в методологии создания человеко-машинных систем, когда надежность проектируется только для самолетов. А человек выносится за скобки, так как его надежность не входит в компетенцию конструктора. В ряде глав автором представлены материалы и способы иного подхода.

Цель автора – обратить внимание на скрытые обстоятельства, которые не всегда учитываются в должной мере при установлении истинных причин летного проис-

шествия. К ним автор относит индивидуальные особенности личности летчика, мотивы его действий, элементы профессиональной культуры, психологический климат в авиационном коллективе. Он обращает внимание на то, что надежность действий специалистов зависит от их морального духа, тесно связанного с социальным обеспечением тыла: семьи, будущего, заслуг... Их учет должен способствовать формированию установки общественного сознания на усиление нравственной составляющей при определении причин летного происшествия. Ориентация на отдаленные, интегральные явления для пролонгированной безопасности реализует прогрессивную тенденцию движения анализа от проблем аварийности – к психологии безопасности.

Автором детально продумана этапность в решении проблемы повышения роли человеческого фактора в обеспечении безаварийной работы. Это психолого-социальное оздоровление жизнедеятельности авиационных коллективов в ходе реформы на уровне государственной политики, технологический прорыв в области педагогического процесса через реализацию новых принципов построения технических средств обучения, проектирование системы "человек – машина" на принципе повышения человеческих возможностей. Смысл последнего этапа заключается в смене машиноцентрического принципа на антропоцентрический, т.е. переходе к признанию общечеловеческих ценностей. На примере этого этапа продемонстрирована необходимость психологического знания, прогрессивность его применения. Так, например, показано, что функция сигнала в аварийной ситуации должна сводиться не к регистрации сигнала, а к организации действия: "... не отвлекать на себя, а вовлекать" [1, с. 82]. Аварийный сигнал выполняет свою функцию при одном непременном условии: он резервирует не только технический отказ системы, но одновременно организует летные способности. Автор подчеркивает, что многие задержки в принятии решения связаны с неумением перевести знание в действие. Справиться с такой задачей (и здесь автор проводит свою генеральную линию) может только субъект, который осуществляет быстрый перевод "незнанного" в "занятое", неожиданного в ожидаемое, невозможного в возможное: "ум летчика – видеть за горизонтом" [1, с. 195].

Функциональная роль и механизмы построения "образа полета", "прогностического образа" предстоящих действий, которым автор отводит решающую роль в полете, – проблематика переднего фронта научных исследований в области психологии восприятия и мышления. ("Оперативный образ", "Концептуальная модель" и т.д.). Специальный раздел второй книги посвящен описанию опыта формирования "образа полета" как концептуальной модели у курсантов, в ходе которого автор экспериментально показывает и доказывает: "Видят не глаза, слышат не уши, это – узел психики. Ее-то и надо хорошо знать" [1, с. 92]. Сухой остаток экспериментальных исследований Пономаренко сводит к главной для него мысли: "есть законы полета, есть законы аэродинамики, есть и законы психики". Ее незнание может принести беду.

Одновременно он показывает конкретные формы использования психологического знания. Так опыт психологической службы в рамках восстановительной медицины в авиации лег в основу общенациональной идеи " здоровье здоровому человеку". Кроме того, именно позиция психолога указала на свойство организма сохранять компенсаторные и защитные механизмы, обеспечивающие работоспособность во всех условиях, в которых протекает профессиональная деятельность и позволила утверждать, что "лечить надо не в госпитале, а в ... Небе" [1, с. 229], не эксплуатировать резервы человека, а развивать их.

Изложение психологического эксперимента во второй книге – "Психология духовности профессионала", – впитавшей первую и развивающей основные направления позиции автора, знакомит читателя с научным фактом, особенно актуальным в связи с повальным увлечением отбора уже не в вузы и школы, а в детские сады; в процессе обучения развивается мощная компенсаторная система, которая способствует формированию летных способностей за счет процесса компенсации одних профессио-

нально важных качеств другими. Это означает, что первоначальный отбор – лишь ориентация и ключ к индивидуальному обучению, а не печать о непригодности или слабой способности.

В размышлениях автора все большая роль отводится психологии. Он пишет о том, что на современном этапе психология и педагогика должны обрести **ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ПРАВА** в повышении профессиональной готовности, им принадлежит историческая миссия. (Это соответствует теме первой книги – начать коренное этическое оздоровление авиационных коллективов, где сегодня снижена социальная активность, растет нравственная недоразвитость.)

Автор выделяет три неблагоприятных фактора, угрожающих авиации: 1) утрата ведущей роли боевой подготовки, "когда капля керосина оценивается дороже капли крови"; 2) снижение престижности летной профессии: "С этого началась не демократия и справедливость, а утечка духовности, которая в данном случае пост-расснее утечки масла из двигателя" [1, с. 195]; 3) неблагоприятная демографическая ситуация в стране. Тревога летчика и гражданина Пономаренко понятна, ведь эти факторы действуют именно тогда, когда четвертое поколение техники требует "сохранения Духа и резкое наращивание ума" [1, с. 193].

Свою сверхзадачу Пономаренко видит в том, чтобы показать: приводимые факты говорят о синдроме неадекватно организованной жизни и о том, что проблема безопасности полета – "открытая рана на теле авиации" [1, с. 200]. Невыносимая боль материализуется в потере мотивации среди тех профессионалов, которые составляют костяк авиации "Это национальное бедствие, т.к. одна из самых преданных профессиональных популяций охвачена моральной апатией, нравственной депрессией" [1, с. 217]. С этого, по его мнению, начинается опасность для тех, кого транспортируют или защищают [2, с. 257].

У Пономаренко психология как наука призвана для главного: выполнить заповедь "Не убий". «Безопасность человека, посланного в полет, есть один из лучших вариантов реализации заповеди "Не убий"» (1, с. 220). Поэтому длина летной жизни есть измерение высоты нашей с Вами гражданской позиции [1, с. 233]. Но эта заповедь относится не только к лишению человека жизни. Также *нравственно страшно убить человеческое в человеке*. И поскольку "законы нравственности выше законов природы" [1, с. 274], то новую задачу психологии как науки о Душе Пономаренко видит в раскрытии процесса созревания добра в человеке.

"Человек ответственен за человечество в своем лице", – цитируя Канта, Пономаренко показывает, что созревание добра зависит прежде всего от самого человека: преодоления себя, умения побороть страх. Необычное упоение полетом, состояние возвышенности, раскрепощенности дает импульсы героизму. Однако в реальной жизни это может проявляться в снижении самокритичности, притуплении бдительности. Полет не только упоителен и приятен, но он неизбежно формирует чувство превосходства и без *соответствующей психологической коррекции* может перерасти в самолюбование. Поэтому самосовершенствование, по Пономаренко, есть способ повышения прежде всего Духовной зрелости, а затем уже профессиональной. При аргументации этого положения он апеллирует к высказыванию М.М. Сеченова: "...чем выше организация души, тем шире сфера возможных встреч". В полете – это угрожающее пространство. Совершенствование – это увеличение степеней свободы для нейтрализации этой угрозы. Небо может стать холодным, равнодушным и даже злым. Нужно принимать его душой. Это требует *проникновенного воспитания*, начиная с контроля над инстинктами и кончая воспитанием души. Таким образом, духовное совершенствование, по Пономаренко, – это этическая норма человека, психологическая норма развития индивидуальной сверхчувствительности. Вместе с тем, духовная основа самовоспитания есть познание своего второго "Я", которое и является твоим Духом, ибо рождает любовь к полету. "Я" – это воля, но в особом качестве. Качество ограничителя собственной свободы, т.е. духовное средство сознательного управления своими чувствами и действиями.

Автор предупреждает: летчика убивают, если не могут понять его потребности в откровении, раскрывающем смысл его предназначения. Это социально-психологическая опасность: быть непонятым, подвергаться насилию приземления, вытравления яркой самобытной личности. Духовное насилие противоестественно сути человеческой. Когда не сохраняется отношение к полету как смыслу жизни, происходит обесценивание всеобщего человеческого в летческом "Я". Нет большего греха, как превратить небо в личную наживу, сделав из этого не только средство, но и цель.

Будучи военным летчиком, генерал-майор В.А. Пономаренко встает на защиту всей Армии. Поскольку стержнем ее как государственного института всегда была потребность к сознательной дисциплине тех, у кого подчинение, прежде всего, на благо земли родной, входит в духовную жизнь. Эти и другие моменты заставляют автора думать о безопасности рода человеческого...

Пытливый ум и неспокойное сердце, боль которого усиливают последствия социальной нестабильности, ведут автора дальше – к вопросам о смысле, сущности самого феномена *Человек* и *Бытия* вообще.

То, что нами рефлексировалось на анализе первой книги – рассмотрение особенной формы в качестве модели всеобщего – во второй части обобщается самим автором. Задачу – "увидеть Дух" – он решает с помощью анализа жиненного опыта, эксперимента и наблюдения за жизнью людей опасных профессий, т.к. "опасная профессия всегда сопряжена с нравственным напряжением, доминированием добродетельности и целеполагания, с мобилизацией духовных сил" [2, с. 211]. Не следует думать, рассуждает автор, что Дух – это что-то не от мира сего. Дух это не столько аллегория или мифологема, сколько исторический опыт культуры семьи, Общества, Этноса, данный нам в чувственных переживаниях и проекциях по отношению к другим людям, событиям и явлениям. Человеческий Дух – это реальный опыт возвышенного психического состояния, возникающего не как акт результативного действия, а как постижение смысла своей деятельности. Его высший уровень – когда совесть просветляет душу. Следовательно, Духовность летчика проявляется в совершенствовании его нравственного ядра. Он как родник (этим и ценен) капля за каплей наполняет колодезь души чувствами: раскрыть страсть, развить свое Я, желанием найти свое место в Небе.

В своих рассуждениях о Духе летчика (как и ранее о его профессии) Пономаренко выступает еще в одной ипостаси: наряду со строгим, корректным ученым, жестким журналистом, он – поэт. Поэтому мы хотим предупредить читателя, что данный текст – в некоторой степени систематизированный, несколько отрефлексированный, конечно, не полный, конспект указанных книг, поскольку лучше автора сказать было бы невозможно.

Безопасность как полет вне опасности – это социальный миф, утверждает Пономаренко. Опасность – тень летающего человека. Без опасности работать в небе нельзя, поэтому именно она и есть система духовных высот, достигая которые человек приобретает новые качества, определяющие сознание своей силы. Для профессионала горнило опасности из физического трансформируется в духовное преодоление. Он зависит от ... себя, он надежен своим внутренним миром. Это его резерв, без которого погибают. В процессе полета летчик нередко попадает в ситуации, когда его природа побуждает уйти от опасности. Вот тут-то приходит на помощь собственный Дух, истинный смысл которого раскрывается не во вспышках волевого начала, а в открытии правды о себе, своем профессиональном потолке, т.е. в откровении! Эти мгновения переживания, чего ты стоишь как личность, и есть духовный процесс очищения. Как у Высоцкого:

Уйду – я устал от ран!...
Но тот, который во мне сидит,
Я вижу, решил идти – на таран.

Поскольку Дух летных законов освящает право нравственной альтернативы в принятии решения при физической угрозе жизни, то в Небе идет работа Души, и в этом нравственная сила летчика. В отношении к свободе выбора осознается Дух летчика, его воля к жизни. Таким образом, обобщает автор, Дух летчика есть реальность, представленная в его опыте, но проявляется не в интеллекте или образованности, а в более глубоком и цельном – любви к полету. Это состояние владеет человеком как дыхание, как жизнь.

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. Отсюда мысль автора, ощущение представленности в духе двух ипостасей – земной (природной) и космической (эфирной).

На наш взгляд, в тексте книги есть достаточно убедительное и яркое раскрытие источников духовности летчика и человека вообще, так как хочет или не хочет сам автор, но анализ конкретного, единичного закономерно переходит у него на всеобщий уровень. Но понятое становится знаемым, а автора, как и его героев, тянет заглянуть в еще *не* понятое... И он ищет: следуя мысли Бердяева, предполагает, что страсть к небу, страх неба, любовь к небу есть проявление духовности человеческого бытия. Небо вдохновляет, отсюда идет понимание Вечности, Бесконечной Вселенной, Пространства и Времени.

Человек в небе 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. И тогда из глубин бессознательного поднимается одно из древнейших чувств; тревога и страх перед тем, что непонятно, что вне сознания. Они выводятся в виде сновидений, предчувствий, смыслов, вызывающих чувство благоговения.

Авиационной утопией застенчиво называет автор свою мечту, поиск, озабоченность. Он считает, что без высокого осмыслиения идеи Пространства – сделать более безопасным труд людей, отрывающихся от Земли, будет трудно. Призывает вдуматься в смысл и чувства человека, покоряющего пространство, поскольку проблему Пространства можно обозначить как новую область исследования механизмов формирования планетарного сознания. Оно стало доступно, это общий Дом и "информационная категория".

В связи с этим Пономаренко высказывает "свободную от традиции идею", связанную с воздействием Пространства на летчика. Он указывает на несомненно значимый феномен, т.к. встреча с ним ждет *КАЖДОГО* в небе: поскольку вся информация закодирована, то психика в основном занята перекодированием знаковой информации в образную. Пономаренко схватывает этот момент: "В образе все богаче, ярче, шире, а, главное, летчик понимает, что знания недостаточны, т.к. смысл и суть Пространства гораздо значительнее, чем показания авиагоризонта. Летчик начинает чувствовать, что ему не физически, а духовно душно. Он мысленно отвязывается от кресла. Как бы выходит из собственного тела и начинает парить. Это и есть чудо непостижимое для земного ума" [1, с. 221].

Предчувствие исследователя говорит автору, что чем дальше человек отдаляется от своей планеты, тем больше он испытывает влияние факторов, неизвестных на Земле. Сам процесс дезориентации, т.е. распад целостности психического отражения себя в пространстве, общение с необычной природой неба и того, что за ним; неограниченная свобода перемещения в трехмерном пространстве; чувственное ощущение свободного духа; дезинтеграция сознательного и бессознательного; дисгармония биологического и социального; раздвоение "Я" и образование ложного мира; пребывание сознания человека "там" и "тут", позволяющее Профессионалу достигать понимания физической ирреальности, казалось бы, могут объяснять описанную выше "потерянность". Однако автор развивает на их основании планетарный мотив, который, по его мнению, может стать ключем к разгадке духовных истоков человека.

Он предполагает, что все достижения космической психологии являются лишь некоторым прологом, т.к. в космических полетах живая связь Землян с космонавтами не прерывалась. К тому же, сетует он, больше изучается, что выделяется космонавтом, а не то, что *приобретается* им. Необходимо изменить научную парадигму, сместив акцент с земной психологии на космическую. Это необходимо для Земли, поскольку велико значение Космоса в возможности продления жизни (при раскрытии биологического кода, который позволит регулировать обмен веществ, повышая устойчивость к земным профессиональным вредностям). Не менее важна роль космоса в создании духовных теорий, считает автор: "Следует присмотреться к душевным трансформациям, даже кратковременным. Эти крупицы озарений, прозрений дадут многое для познания личности". По его мнению, наступает подвижническая эра психологии, т.е. Человечество нуждается в новом нравственном пространстве для духовного единения землян. Небо едино над планетой. И поэтому надо создавать "Планету людей", о которой мечтал А. Сент-Экзюпери. Там наверху человек осознает Землю как часть своего "Я", а Жизнь в небе превратила быт в Бытие.

Свою рецензию мне хотелось бы закончить тем, чем заканчивает свою книгу автор, тем, что запоминается: "Если Дух приземлить, – пишет Пономаренко, – то его можно представить как психическое состояние, формирующее резерв выносливости. Но это лишь его частная функция" [2, с. 272]. То, что мы ощущаем при взаимопонимании – «общении "внутренних" Я», то, что дает развиться "индивидуальности в континууме другой индивидуальности", автор рассматривает как архетип культуры. И, наконец, Пономаренко формулирует окончательную гипотезу, в ней итог, призыв и... мечта: "Дух в моей гипотезе представляется сублимацией смысла жизни человечества... Благодаря этому человек в мире не одинок, не брошен, не конечен! Опыт людей, общающихся с Космосом, Вселенной, обязательно станет предметом научной психологии XXI века" [2, с. 273].

Размышления над книгами Владимира Александровича "заразили" и меня. Осмыслились истины, которые не подвергались сомнению, но были восприняты как бы интуитивно: не было той цепочки суждений, которая одна делает ее убеждением, делает ее *твою* мыслью. По-новому увиделась и мысль Ф.М. Достоевского: "Красота спасет мир". Не только тогда, когда миновав смерть, человек видит пейзаж "как у Куинджи": здесь риск потерять все позволяет ему постичь состояние вдохновенности [2, с. 263]. Он видит красоту Бытия и в момент реальной гибели. Это делает его сильнее смерти, это и есть Дух.

В конце второй книги автор признается, что изложенные гипотезы – "истина, открывшаяся ... автору", а его задача в том, чтобы она открылась также и читателю. Задача рецензии – чтобы читателей было больше.