

ПЕРША СПРОБА СОЦІОЛОГІЧНОГО АНАЛІЗУ АВІАЦІЇ

Двадцять століття можна з впевненістю називати століттям авіації. Особливо період після Другої світової війни, коли поява реактивних двигунів спричинила революційні зміни в авіаційній техніці і технологіях. Наприклад, створені вже у 1947 році авіаційні газотурбінні двигуни (ГТД) з тягою 2000-2500 кгс, у 2-3 рази перевищували найкращі довоєнні двигуни і давали змогу будувати швидкісні літаки для перевезення великої кількості пасажирів та вантажів на далекі відстані. Авіація ставала важливим фактором розвитку суспільства.

Показово, що саме у цей час вийшла книга американського соціолога Вільяма Ф. Огборна «Соціальні ефекти авіації»(Ogburn W.F. Social effects of aviation. New York. Houghton Mifflin Company, 1946). Авіація в ній розглядалася як соціальний феномен, з акцентом на зв'язку технологічних та соціальних аспектів її розвитку. При цьому він прагнув розробити такі методи досліджень, які б дозволяли надійно прогнозувати соціальний розвиток, викликаний створенням нової авіаційної техніки. Було використано обґрунтоване ним раніше поняття «соціальні зміни», яке вживалось замість звичного для соціології тих часів поняття соціальної еволюції.

Після цього цілком логічним стало звернення до культури, як «сукупності продуктів людського суспільства». Фіксуючи увагу на тому факті, що значна частина соціальної спадщини людства, в тому числі авіаційна техніка і технології, є об'єктами матеріальної культури, вчений висловлює припущення, що для їх ефективного використання потрібні певні культурні інструменти – адаптивна культура. Але адаптивна культура, частиною якої є старі традиції та звички, досить інертна і пристосовується до змін в матеріальній культурі із запізненням. Це запізнення, на думку В.Огборна і є, так званім, «культурним лагом», який соціологія повинна вимірювати у кожному конкретному випадку. Іншими словами, серйозні соціальні проблеми можуть виникати внаслідок відносно повільних змін адаптивної культури.

Історія української авіації, як і нашої держави має свої злети і падіння. Сьогодні стає все більш очевидним, що це не лише абстрактна гордість країни, а галузь, яка за певних умов може реально посилювати економічний потенціал України, її престиж, а саме головне – сприяти людському розвитку. Адже потенціал галузі складає не лише інфраструктура - авіаційні заводи, аеропорти та літаки, а й наявність кадрів, здатних розвивати її на всіх рівнях згідно найвищих досягнень вітчизняної та світової авіаційної культури.

Науковий керівник: Саєнко А.О., к. філос. н., професор