

Остается один самый важный вопрос происхождения и назначения найденных артефактов, а также кто смог разгадать в глубокой древности тайну скользящих полетов. Этот вопрос пока остается величайшим секретом для нашей цивилизации. Человечество многое не знает из своей истории. Почему? На этот вопрос тоже нет ответа. Когда были потеряны эти знания, по какой причине? На этот вопрос еще предстоит дать ответ. Однако данный период является загадочной страничкой интереснейшей истории авиации, пусть даже и древних цивилизаций, обладавших удивительными технологиями и строивших аппараты, которые позволяли летать.

Список литературы

1 Все об авиации / авт.-сост. Л. Е. Сыгин. – М. : Астрель; СПб. : Полигон, 2011. – 656 с.

УДК 93/94+629.7

ПОКОРЕНИЕ НЕБА: ПЕРВАЯ ИДЕЯ, ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ И ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

С. Е. СТАНКЕВИЧ, А. В. КАСАРЕВИЧ

Белорусская государственная академия авиации, г. Минск

Каждая страна по-своему гордится своими учеными, изобретателями, испытателями, которые так или иначе связаны с авиацией, воздухоплаванием и с созданием летательных аппаратов и их испытаниями, например Франческо Лана де Терци (Италия). Имеются и личности, которые также являются гордостью своей страны, но для большей части общества такие значимые люди всего лишь фантазеры: Бартоломеу Лоренцо де Гусмао (Бразилия). Некоторые ученые-изобретатели известны во всём мире: Леонардо да Винчи (Италия), Роджер Бэкон (Англия). Каждый из этих людей внес свой вклад в развитие авиации.

Большинство ученых и изобретателей были первыми в своей идее или изобретении, новаторами в свое время. Однако исторические факты, как и мнения историков, расходятся. Примером являются изобретатель Бартоломеу Лоренцо де Гусмао и братья Монгольфье (Жозеф и Этьен). Гусмао представил модель первого воздушного шара 8 августа 1709 г. Через 27 лет после показа своей модели Гусмао поднялся на 65 м на своем изобретении. С тех пор Бартоломеу носил прозвище «летающий человек». По другим данным, первыми изобретателями воздушного шара, чей полет состоялся в 1783 году и был официально подтвержден историческими документами, стали братья Монгольфье. Исходя из этого можно понять, что важную роль играет подтверждение события в официальных документах, хоть это и не справедливо по отношению к изобретателям более раннего периода.

Однако спорные вопросы возникают и по отношению к создателям летательных аппаратов тяжелее воздуха, несмотря на то, что их изобретения уже были официально засвидетельствованы.

Кому же принадлежала первая идея: кто первый высказал ее или кто первый воплотил в практическую деятельность? Кто действительно первым смог полететь? Примером данных непростых вопросов выступают такие личности, как Александр Можайский, Клеман Адер, братья Райт, Альберто Сантос-Дюмон и многие другие пионеры авиации. Каждый из них внес свой вклад в развитие авиации в целом. Один из них английский ученый и изобретатель Джордж Кейли, который, можно сказать, является «отцом» науки аэродинамики и задолго до вышеперечисленных «авиаторов» проводил испытания собственных моделей планеров, изменяя конфигурации, формы и расположение крыла с целью совершения полета.

Так что же собой представляет полет? Полет – это перемещение тела или объекта в газообразной среде, которое происходит как по инерции, так и с помощью движителя. По такому определению каждый из перечисленных первым совершил полет, чего быть, естественно, не может, так как с учетом аэродинамики современного полета имеется момент, который дополняет данное определение, придающее немного иной смысл по отношению к вышеперечисленным людям. Для современной авиации полет обязательно должен быть управляемым по трем осям: крен, тангаж, уровень высоты.

Так какое же определение позволит дать ответ об историческом первенстве изобретения самолета и его первом полете? Остановимся на понимании полета с точки зрения современной

авиации, которая зарождалась из идей полета различных насекомых и птиц. Доказательством этого является тот факт, что в древности при создании чертежей или самих летательных аппаратов птицы и стрекозы являлись примером для изобретателей и ученых того времени. Например, Леонардо да Винчи, который вдохновлялся полетом птиц при создании своих летательных аппаратов. Птица может как приземляться, так и взлетать, пикировать и планировать, но и при этом ее полет полностью управляемый. А какой же принцип работы был заложен в изобретениях Клемана Адера, Александра Можайского, братьев Райт и Альберто Сантос-Дюмона? Перед этим стоит ответить еще на ряд вопросов, каждый из которых связан с тем или иным изобретателем.

Итак, прыжок на пару метров – это уже полет или еще нет? Ответ сможет дать Александр Можайский, который вдохновился идеей создания аэродинамического аппарата, названного им «Летучкой» при наблюдении за полетами как птиц, так и воздушных змеев. Александр Федорович – русский военный деятель, контр-адмирал, изобретатель. Именно он спроектировал и построил первый в России и один из первых в мире натуральный самолет, опередив на 20 лет братьев Райт. Экспериментальная модель, как писал П. А. Богословский (известный инженер-кораблестроитель), «не только летает, бегаёт по земле, но может и плавать. Быстрота полета аппарата изумительная; он не боится ни тяжести, ни ветра и способен летать в любом направлении... Опыт доказал, что существовавшие до сего времени препятствия к плаванию в воздухе блестяще побеждены нашим даровитым соотечественником» [1, с. 124]. Предполагают, что самолет Можайского (летательный аппарат, построенный в натуральную величину) во время испытания смог лишь оторваться от земли, так и не совершив полноценный полет. А если учесть факт большой секретности самих испытаний (а чертежи конструкции были объявлены военной тайной), то можно сделать вывод, что самолет Можайского мог летать, как и его экспериментальная модель. Однако иностранцами и царскими чиновниками было сделано всё, чтобы изобретение Александра Федоровича не имело не просто огласки, но и успеха.

Полет в длину – это полет или еще нет, а может быть парение планера с небольшим мотором можно назвать полетом? В этом вопросе поможет французский инженер Клеман Адер. В 1886 году он создал свой первый летательный аппарат, не просто схожий на летучую мышь, а выполненный полностью по образцу данного животного вида. Всего было создано три модели, и каждый самолет изобретатель называл «Авионом» (от лат. *avis* – птица), при этом каждому было дано дополнительное поэтическое название. Первый «Авион» получил название «Эол» (в греческой мифологии – это повелитель ветров), «Авион II Зефир» (западный ветер у греков), «Авион III Аквилон» (название северного ветра). Из всех образцов самым удачным оказалась первая модель «Авион I Эол». Именно она при испытаниях 9 октября 1890 года смогла самостоятельно оторваться от земли на высоту менее одного метра, и потерпела аварию, пролетела при этом 50 м. Это считается первым в истории взлетом самолета (спустя три года после самолета Можайского), совершенным исключительно за счет тяги силовой установки, а конкретнее парового двигателя. К великому сожалению, Клеману Адеру так и не удалось добиться устойчивости и управляемости своего аппарата (через 17 лет это сделают братья Райт), вследствие чего французский инженер не смог совершить полноценный полет.

Исторически братья Райт официально признаны первыми, кто смог совершить «управляемый» полет. 17 декабря 1903 года (14 декабря была первая попытка, которая закончилась падением самолета сразу после взлета) взлетел их первый планер «Flyer I», оснащенный двигателем, не имевшим шасси и требующим специальных приспособлений для взлета. В этот день было два полета. Орвилл осуществил первый полет, пробыв в воздухе всего 12 с и пролетев 36,5 м. Самолет не смог совершать повороты и двигался только по прямой траектории. Именно этот полет был запечатлен на фотоснимке и официально считается первым публичным полетом (пять человек являлись свидетелями). Последующие полеты позволили преодолеть расстояние в 52 и 60 метров на высоте около трех метров. Однако каждый полет был неустойчив, плохо управляем по тангажу и заканчивался столкновением с землей. В 1904 г. был построен «Flyer II», в 1905 г. – «Flyer III». Эксперименты и детали машины держались в строгом секрете, отсутствие журналистов не давало шансов конкурентам. Попытки обеспечить управление по трем осям не приносили значительных успехов, и только в 1908 году братья продемонстрировали успешный вариант «Flyer». Райты достигли истинного контроля над своим аппаратом.

Бесспорно, братья Райт создали и испытали «Flye I» раньше, чем был создан самолет Сантос-Дюмона «14-бис» (первый полет совершил публично 23 октября 1906 года). Однако самолет Альберто Сантос-Дюмона мог летать независимо от направления ветра и приземляться, мог взлетать, не используя рельсы для запуска и катапульты в отличие от «Flye I» братьев Райт. То есть самолет «14-бис» был полностью управляемым на два года раньше, чем этого смогли добиться братья Райт.

Первым остается тот, кто смог воплотить мечту в реальность и довести до идеала конструкцию, учитывая экспериментальные ошибки в своих разработках.

Список литературы

1 Все об авиации / авт.-сост. Л. Е. Сьгин. – М. : Астрель; СПб. : Полигон, 2011. – 656 с.

УДК 323.2:378.147

ПОЛИТИЧЕСКАЯ СОЦИАЛИЗАЦИЯ СТУДЕНЧЕСКОЙ МОЛОДЁЖИ В ПРОЦЕССЕ ИЗУЧЕНИЯ ГУМАНИТАРНЫХ ДИСЦИПЛИН

Н. К. ТЕТЕРЮКОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В данной статье раскрывается процесс усвоения молодыми людьми политических знаний, норм и ценностей политической культуры, способствующих формированию у них необходимых качеств для адаптации к политической системе белорусского общества и выполнению в ней надлежащих функций и ролей.

Каждый человек как гражданин общества призван проходить процесс социализации в соответствующей социально-культурной и политико-культурной среде.

Политическая культура, являясь частью общей духовной культуры, регламентирует политические действия, дисциплинирует политические институты, придаёт социальное значение индивидуальным действиям и поступкам. Она обеспечивает содержание, форму, предсказуемость политического процесса.

Политическая социализация личности осуществляется посредством системы институтов (государства, партий, средней и высшей школы, СМИ, церкви) и агентов социализации (политических лидеров, журналистов, преподавателей). Важную роль в процессе политической социализации личности играют и неполитические факторы, такие как социально-экономические условия и образ жизни, национальные традиции и прочее.

Приоритетное значение в политической социализации имеет школа и, особенно, высшая школа. Здесь молодёжь проходит первичную социализацию, связанную с непосредственным приобретением политических знаний и установок. Введённые в образовательный процесс такие предметы, как «История белорусской государственности», «Политология», «Социология», «Современная политэкономия» и другие социально-гуманитарные дисциплины, позволяют студентам непосредственно соприкоснуться с теоретическими основами политики, политической реальностью, её параметрами, влияющими на формирование у них политической культуры и политического сознания.

Это так необходимо для молодых людей, которые только закончили школу и вступают во взрослую жизнь, требующую высокообразованных и политически грамотных людей. Политическая грамотность нужна любому современному человеку, независимо от его профессиональной принадлежности. Республика Беларусь избрала демократический путь развития, который предполагает более полное включение населения, особенно молодёжи, в процесс формирования политической власти, управление обществом, активное участие в его созидании.

2020 год показал, что определённая доля молодых людей, в т. ч. и студенческой молодёжи, не усвоила науку добра и легко поддавалась на призыв тех, кто вёл их к разрушению своего дома, своей страны. Западные «радители» демократии, особенно в США, прикрываясь ею, имеют уже большой опыт разрушения неугодных им государств, создания хаоса, используя, в первую очередь, молодёжь, которая ещё не прошла жизненную школу.

Студенты БелГУТа не поддались на эти призывы, но по-прежнему Запад пытается разными путями разжечь пламя противостояния в стране.