

«ДАЛЕКО НЕ ВСЯКИЙ МОЖЕТ ЛЕТАТЬ»

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС «ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР: ЧЕЛОВЕК В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ, КЛИНИКО-ФИЗИОЛОГИЧЕСКОЕ И ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ, МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ И ВРАЧЕБНО-ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ЭКСПЕРТИЗА»

В период с 26 по 29 марта прошел съезд и международный научно-практический конгресс общероссийской ассоциации авиационно-космической, морской, экстремальной и экологической медицины, посвященный 100-летию ВВС России и 20-летию со дня основания Ассоциации. Он состоялся благодаря поддержке главного врача ЦКБ ГА, доктора медицинских наук Натальи Забродиной и гендиректора Авиационной страховой компании развития «АСКОР» Галины Вавиловой, а также спонсорам конгресса – ФГБУ ЦКБ ГА, Авиакомпании «Волга-Днепр» и Кредитному потребительскому кооперативу «Сберкасса 24».



Сергей Филипенков, редактор журнала «Авианорама», начальник сектора авиакосмической медицины НПП «Звезда» имени академика Г.И. Северина, кандидат медицинских наук

ощущался негатив от распада СССР, сопровождавшегося разрушением связей в высокотехнологичных и наукоемких отраслях народного хозяйства страны. Между тем, в других авиационных державах уже давно существуют подобные организации. Например, на родине военной авиации уже 84 года действует американская Ассоциация авиационной и космической медицины Aerospace Medical Association (ASMA), хотя в XX веке США не переживали революционных, военных и экономических катаклизмов, подобных распаду Российской империи и СССР. Эта мощная общественная организация пользуется авторитетом в международных авиационных кругах и ежегодно проводит международные конференции или симпозиумы по авиакосмической медицине, а также имеет постоянный штат сотрудников, собственное здание и издает журнал авиационной, космической и экологической медицины. Более шестидесяти авиапредприятий оказывают ей финансовую помощь, у нее много спонсоров.

Общероссийской ассоциации до такого уровня еще далеко, несмотря на то, что самолеты и пилоты в Российской империи появились в 1908 г., а отдел управления авиацией и воздухоплаванием в недрах Военного министерства, т.е. будущие Военно-воздушные силы, был сформирован в 1912 г. 12 августа (30 августа по старому стилю). После ряда катастроф в 1909 г. Императорский всероссийский аэроклуб принял первую медицинскую рекомендацию «признать необходимым разрешить желающим членам аэроклуба совершать полеты лишь при условии их медицинского освидетельствования». Год спустя в России была создана первая в мире врачебно-летная комиссия – Германия, Англия, Франция сделали это лишь в годы Первой мировой войны. Небезынтересно, что на заре российской авиации инициатором внедрения системы медицинского обеспечения полетов стал профессор и член первого российского аэроклуба Н.А. Рынин, организовавший первый кружок врачей, интересующихся авиацией, вопросами физиологии и ги-

Ассоциация авиационной и космической медицины была создана в декабре 1993 г., в непростое для авиации время, когда остро

гиены летчиков. Вторым, кто выдвинул психологический по своей сути тезис, что «далеко не всякий может летать», был профессор Н.Е. Жуковский. Он заявил об этом в 1910 г., когда в России было всего пять летчиков. В результате Военное ведомство 11 октября 1911 г. издало первый свой приказ № 481 о создании врачебно-летной экспертной комиссии (ВЛЭК) при Санкт-Петербургском клиническом военном госпитале с объявлением «Расписания болезней и физических недостатков, препятствующих службе офицеров, низших чинов и вольнонаемных техников в воздухоплавательных и авиационных частях», в котором особое внимание уделялось сердечно-сосудистой и нервной системам. Несколько ранее Военным министерством был издан приказ № 400, касающийся пенсионного обеспечения летчиков. Так, Российское государство впервые высказало свое участие в дальнейшей судьбе людей, отдавших себя авиации. Между тем, в России не считывалось тогда всего тридцать дипломированных летчиков, которые прошли обучение во Франции, но им сразу же были установлены возрастные рамки для службы офицеров: предельный возраст «на аэропланах» – 45 лет и на «аэростатах» – 58 лет. Отбор военных летчиков с учетом медицинских и профессиональных требований проводился вплоть до революции 1917 г. и обеспечил русской авиации минимальные потери в Мировой войне. Первая летная школа появилась в столице летом 1910 г. Она разместилась в Гатчине, под Петербургом, вместо Учебного воздухоплавательного парка. Старший военврач С.П. Минц на основании наблюдений и обследований летчиков Гатчинской школы настоял на введении в практику военной авиации медицинского освидетельствования и предполетного медицинского осмотра курсантов. Его поддержал известный отоларинголог и военный врач В.И. Воячек (1876-1971). Они же в 1912 г. основали первую лабораторию авиационной медицины (ЛАМ). Вторая летная школа разместилась у моря на окраине Севастополя, на Куликовом поле. Через год школу перевели в Качу, недалеко от Севастополя. ЛАМ при севастопольской авиационной школе подготовила не выполняющийся до сих пор, но уникальный для того времени приказ №42 от 18 июня 1911 г., который запретил употреблять спиртные напитки за 12 часов до полета. Кроме того, военврач школы запретил держать вино в офицерском собрании ещё до введения в России сухого закона. Так под влиянием И.М. Сеченова и И.П. Павлова были обоснованы первые предположения о существенном изменении психологических функций пилота под действием алкоголя. Небезынтересно, что 24 октября 1916 года Константин Арцеулов, начальник истребительного отделения той же Качинской авиашко-

лы, поднялся в воздух на «Ньюпоре-XXI» и впервые в мире сначала ввел, а затем успешно вывел самолет из штопора.

В силу революционных неурядиц резко повысилась аварийность полетов, и с конца 1917 г. в штат авиационного отряда начинают зачисляться врачи. Однако первое официальное упоминание об этом решении было связано с именем И.В. Сталина, относится к осени 1918 г. и к авиационному отряду, участвовавшему в обороне Царицына. В феврале 1924 г. Самуил Минц, ставший на ту пору главным авиационным медицинским экспертом СССР, подписал и первый нормативный документ о критериях здоровья пилотов гражданской авиации. Он активно занимался анализом причин аварийности в авиации и справедливо считал, что на 90% все они зависят от человеческого фактора. Однако сам Минц вскоре трагически погиб, его застрелил болевший сифилисом пилот, освобожденный по этой причине от летной работы. Открытие роли человеческого фактора и собственная врачебная принципиальность стоили Минцу жизни...

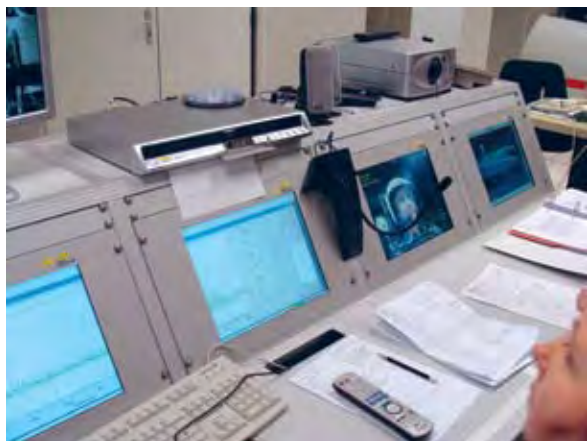
Систематизация накопленных знаний и регулярное обсуждение задач авиационной медицины начались с момента образования первой в стране, да и в мире кафедры авиационной медицины при Центральном институте усовершенствования врачей (ЦИУв). Эта кафедра создавалась по инициативе ученика академика Л.А. Орбели профессора В.В. Стрельцова (1902-1947), который настойчиво убеждал руководство Наркомздрава и медицинской службы Военно-воздушных сил в том, что врачи, работающие в военной и гражданской авиации, должны иметь специальную авиамедицинскую подготовку. В 1939 г. ходатайство признали обоснованным и во 2-м Московском медицинском институте В.В. Стрельцов открыл военный авиационный факультет, выпускниками которого в 1941 г. стали будущий академик О.Г. Газенко, профессор Е.И. Кузнец и многие другие пятикурсники. Одновременно В.В. Стрельцов основал кафедру авиационной медицины для переподготовки военных врачей в ЦИУв. Она существует до сих пор на базе ФБУ «Центральная Клиническая больница ГА» (ЦКБ ГА) как кафедра авиационной и космической медицины. Для проведения физиологических экспериментов в здании на Баррикадной, где размещался ЦИУв, тогда же была установлена одна из первых в стране барокамер которая благополучно просуществовала до 1980-х. Использование высотной барокамеры позволило студентам, адъюнктам и аспирантам кафедры получить уникальные научные данные, которые были защищены в форме кандидатских и докторских диссертаций. Собственные исследования в области физиологии высотных и скоростных полетов В.В. Стрельцов также



Слева направо: Президент Ассоциации В.Д. Власов и директор ИМБП И.Б. Ушаков осматривают выставку «Профессиональное здоровье и долголетие» в перерыве между заседаниями Конгресса

оформил в докторскую диссертацию на тему «Влияние пониженного барометрического давления и ускорений на организм» (1938 г.). Это была вторая в СССР диссертация по авиационной медицине. Первая – П.И. Егоров, «Влияние пониженного парциального давления кислорода на организм человека», 1936 г. В разные годы на кафедре работали выдающиеся специалисты авиационной медицины, среди которых имена профессоров В.В. Стрельцова, Э.А. Асратяна, К.К. Платонова, Д.Е. Розенблюма, И.М. Хазена, В.А. Спасского, А.М. Генина, Г.Л. Комендантова, В.И. Копанева, Н.Н. Гуровского, Б.С. Алякринского, П.М. Суворова, А.С. Барера, Е.И. Кузнец, А.П. Воротынцева, С.И. Степановой; доцентов В.В. Левашова, М.Д. Чиркина, В.А. Скрыпина, А.В. Демидова, Е.Н. Домантович, В.Н. Алифанова, Б.М. Гольдштейна, К.А. Пименова, В.Н. Разсудова и многих других.

Объединение в общественную ассоциацию стало своеобразной защитной реакцией российских авиационных врачей на развал некогда единой структуры медицинского обеспечения полетов гражданской и военной авиации, на инфляцию, безудержный рост цен на услуги воздушного транспорта. Происходившие в стране перемены сыграли роль катализатора и ускорили появление Ассоциации, но объективные предпосылки для ее создания постепенно зарождались в процессе 100-летнего периода развития отечественной авиации и 50-летнего становления пилотируемой космонавтики. Задачей Ассоциации стала реализации творческого потенциала её членов в интересах решения актуальных научных и практических проблем в области авиационной, космической, морской, экстремальной и экологической медицины. В течение 1998-2013 гг. Ассоциация провела 8 международных научно-практических конгрессов, на которых много внимания уделялось вопросам авиационной медицины, врачебно-летной экспертизы, медицинского обеспечения полетов, роли человеческого фактора в безопасности деятельности специалистов с изданием их материалов. Созданное Ассоциацией региональное отделение РОО «САЛЮС» успешно пропагандирует достижения



Пульт врача динамического пилотажного стенда на базе трехстепенной центрифуги ЛИИ им. М.М. Громова

авиационно-космической медицины в области профилактики и сохранения здоровья, придерживаясь новой концепции, разработанной в восстановительной медицине, – «здоровье здорового человека». НОУ «Центр медицинской подготовки специалистов и сертификации» провел 18 циклов по врачебно-лётной экспертизе, авиационной медицине, сертификации и лицензированию, психофизиологической подготовке авиационных специалистов, проблемам безопасности полетов, клиническим дисциплинам и др.

VIII конгресс Ассоциации по актуальнейшей теме «Человеческий фактор: человек в экстремальных условиях, клинко-физиологическое и психологическое состояние, медицинский контроль и врачебно-профессиональная экспертиза» состоялся на базе ФБУ ЦКБ ГА под председательством бессменного президента Ассоциации – Валентина Дмитриевича Власова. Имя академика РАЕН, профессора, доктора медицинских наук В.Д. Власова хорошо известно российским авиаторам и врачам. Более тридцати лет, по окончании Военно-медицинской академии, он служил в авиационных частях и научных учреждениях Министерства обороны СССР. В конце 1980-х годов Валентин Дмитриевич стал главным терапевтом Министерства гражданской авиации, а затем начальником отдела авиационной медицины Межгосударственного авиационного комитета (МАК), который и стал инициатором процесса объединения авиационных врачей

Центральная клиническая больница гражданской авиации (ЦКБ ГА)



в разностороннее по своим интересам сообщество энтузиастов авиации. Свидетельством тому являются основные секции, организованные Ассоциацией, а именно: секция профессионально-психологической подготовки лётного и диспетчерского состава, которую возглавил академик Российской академии образования д.м.н., профессор В. А. Пономаренко; секция по человеческому фактору в деятельности специалистов экстремальных профессий под руководством д.м.н., профессора В.В. Козлова (в качестве редактора журнала «Авиапанорама» Валерий Владимирович Козлов в 2013 г. удостоен ежегодной награды Партернства «Безопасность полетов»). Прим. ред.) и вице-президента Ассоциации по человеческому фактору, к.псх.н., профессора Ф.Е. Иванова; секция авиационной медицины в военной авиации, которой руководит главный специалист НИИ Центра авиационно-космической медицины и военной эргономики, д.м.н., профессор М.Н. Хоменко; секция профилактики, реабилитации и врачебно-лётной экспертизы под руководством первого вице-президента Ассоциации д.м.н., профессора Ю.И. Воронкова; санитарно-эпидемиологическая секция под руководством вице-президента Ассоциации, к.м.н. В.В. Ковальчука и академика РАМН Д.К. Львова; секция экстремальной и спортивной медицины под руководством д.м.н., профессора Л.Ф. Васильевой; секция клинической медицины под руководством д.м.н., профессора В.А. Годило-Годлевского; научно-исследовательская секция под руководством д.м.н., профессора П.М. Шалимова; секция сертификации и лицензирования авиамедицинской деятельности под председательством д.м.н. Г.Л. Стронгина; секция международных связей, которую ведет д.э.н. Ю.И. Тарасов – специалист с большим опытом экономической и дипломатической работы. Организационными вопросами и издательской деятельностью Ассоциации занимается её вице-президент И.З. Габбасов, удостоенный за мужество при ликвидации последствий чернобыльской аварии ордена «За заслуги перед Отечеством» II ст.

В работе Конгресса участвовали руководители и представители Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Министерства здравоохранения, Федерального агентства воздушного транспорта, Службы по надзору в сфере транспорта, Министерства транспорта, Главного военно-медицинского управления, Российской академии медицинских наук (РАМН), Института медицины труда РАМН, НИИ Центра авиационно-космической медицины и военной эргономики 4-го ЦНИИ МО РФ, Федерального медицинского биофизического центра им. А.И.Бурназяна ФМБА РФ, АНО НИИ

Проблем гипотермии, Института медико-биологических проблем РАН, Военно-медицинской академии им. С.М. Кирова, Российской медицинской академии последипломного образования МЗ РФ, ФГБУ «Медицинский учебно-научный клинический центр им. П.В. Мандрыка» Минобороны России, Центра экстремальной медицины РФ, 7-го Центрального военного клинического авиационного госпиталя, Главного клинического госпиталя им. Н.Н. Бурденко МО РФ, Главного клинического госпиталя МВД РФ, Медицинского центра ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии», Центральной больницы экспертизы лётно-испытательного состава в г. Жуковский, Московского гуманитарного университета, «Центра медицинской подготовки и сертификации» и других учреждений России, а также ведущие специалисты авиамедицинской службы Греции, Азербайджана, Армении, Беларуси, Таджикистана, Туркменистана и других стран СНГ.

В острой дискуссии, возникшей на конгрессе по проблемам человеческого фактора, вице-президент профсоюза лётного состава России, заслуженный работник транспорта А.А. Малиновский предложил обсудить роли мотивации и усталости лётного персонала, возникающей в настоящее время на фоне острого дефицита лётного состава и его постаревшей возрастной структуры.

Значимость конгрессов Ассоциации состоит в объединении большого числа специалистов из ведущих институтов и клиник страны для решения актуальных вопросов здоровья лиц экстремальных профессий, безопасности полетов и внедрения опыта авиационной медицины в практику здравоохранения. Разносторонние знания и большой практический опыт членов Ассоциации, а также их активная гражданская позиция вносят положительный вклад в решение задач реабилитации, профилактики здоровья и безопасности полетов. Во многих странах СНГ до сих пор считается, что медицинское обеспечение полетов гражданской авиации России является образцовым. Остается надежда, что руководство Минздрава и Министерства транспорта РФ отнесутся с пониманием к современным финансовым проблемам ассоциации авиационно-космической, морской, экстремальной и экологической медицины. Если этого не произойдет, то в небе России будут летать, в основном, самолеты иностранных авиакомпаний, а наши воздушные суда будут пилотировать иностранные пилоты. Встречая 100-летний юбилей военной авиации и 20-летие Ассоциации, врачи России очень надеются на то, что в текущее десятилетие отечественная авиация и космонавтика все же сделают поступательные шаги вперед, восстановят свой былой авторитет и снова выйдут на передовые позиции в мире.

ПОДГОТОВКА НАУЧНЫХ КАДРОВ – НЕ ЦАРСКОЕ ЭТО ДЕЛО...!



Продолжение. Начало в №1-2013

В журнале «Авианорама» №1 за 2013 год опубликована статья «Подготовка научных кадров – не царское это дело», в которой показана непростая ситуация в системе подготовки научных кадров страны. Она продолжает усугубляться, о чем наглядно свидетельствует интервью председателя Высшей аттестационной комиссии Минобрнауки РФ В.Филиппова «Российской газете» (№50 (6026) от 7 марта 2013 г.).



Георгий ШИБАНОВ,
доктор технических наук,
профессор, действительный член
международных академий
астронавтики и информатизации,
заслуженный деятель науки
и техники РФ

С именем бывшего министра, а ныне ректора Российского университета дружбы народов (РУДН) В.Филиппова, как известно, связано введение в России ЕГЭ (Единого государственного экзамена) для выпускников средней школы «с целью унификации среднего образования». Это нововведение до сих пор подавляющим большинством работников средней и высшей школы нашей страны воспринимается критически, поскольку никак не повышает уровень знаний выпускников школ, а лишь формализует процесс поступления их в ВУЗы таким образом, что вероятность попасть в число студентов бездарей существенно увеличивается.

Вместо оправдавшей себя системы подготовки кадров в ВУЗах страны господам В.Филиппову и

А.Фурсенко удалось внедрить в России ущербную двухуровневую, так называемую болонскую систему, при которой вместо специалиста с высшим образованием (например инженера, химика, физика и т.д.) мы получаем бакалавра (что-то среднее между средним и полувысшим образованием) и магистра (что-то похожее на специалиста, имеющего образование, близкое к высшему).

Теперь, судя по интервью, В.Филиппов решил активно взяться за разрушение сложившейся системы подготовки кадров высшей научной квалификации под видом её совершенствования и приведения к тому, чтобы «присуждённая у нас степень кандидата наук признавалась на Западе и автоматически приравнивалась к принятой у них степени PhD». Для этого, как полагает господин В.Филиппов, необходимо «активнее публиковаться в англоязычных научных журналах и чаще выступать на международных конференциях» и перейти на принятую в США систему набора «кредитов», т.е. вместо одного экзамена кандидатского минимума по специальности «ввести несколько разных экзаменов и разрешить сдавать их по разделам и частям». Кстати, на Западе соискатели степени PhD почему-то не сдают экзамен по иностранному языку (например русскому или китайскому) и истории философии науки с привязкой к профилю диссертации.

Невольно возникает вопрос: почему В.Филиппов выделяет лишь англоязычные журналы, а, например, не немецко-, франко-, испано- и другие западноязычные журналы? Почему его не устраивают отечественные русскоязычные журналы и издания, рекомендуемые ВАКом для опубликования результатов кандидатских и докторских диссертаций? Вместе с тем практика показывает, что на статьи, опубликованные, например в журналах «Мехатроника, автоматизация, управление»,

«Полёт», «Автоматика и телемеханика», «Техническая кибернетика» регулярно приходят из-за рубежа запросы на право их перепечатывания, использования опубликованных в них материалов в их разработках и научных исследованиях.

Большинство же результатов исследований по естественным наукам, определяющим научно-технический прогресс, носят закрытый характер и озвучивание их на международных конференциях недопустимо, как недопустимо и опубликование их в открытых (тем более зарубежных) изданиях.

По гуманитарным же наукам, по которым совместно с биологией и медициной набирается около 90% всех защищаемых в стране диссертаций, в России имеется достаточно большое количество открытых изданий, рекомендуемых Перечнем ВАКа. Их и надо в первую очередь использовать для опубликования результатов исследований, поскольку это позволит поднять престиж нашей страны без заигрывания с Западом. По данным наук никто не запрещает участия диссертантов в международных конференциях и конгрессах.

Удивляет позиция В.Филиппова, в соответствии с которой он выражает полное согласие с тем, что официально государство отменило доплаты 3 тыс. рублей за степень кандидата и 7 тыс. рублей – за доктора, 40% к окладу за звание доцента и 60% – за профессора. При существующей зарплате учёных, которая, например, установлена в НИИ Минобороны РФ (20-30 тыс. рублей), эта позиция лишь подчёркивает полную оторванность господина В.Филиппова от реальной жизни.

Не меньше удивление вызывает предложение В.Филиппова «дать ведущим университетам и академическим институтам самостоятельно разработать схему подготовки и защиты диссертаций – со всеми полагающимися процедурами». (А как быть с ведущими отраслевыми НИИ и НИИ силовых структур? Они нам не нужны как научные организации? – Замечание автора). При этом роль ВАКа сводится лишь к утверждению разработанной схемы. В данном случае вряд ли можно добиться единых требований к диссертациям и повысить их качество «и тем самым поднять научную планку защит» (в соответствии с высказыванием В.Филиппова).

Представляется, что в условиях рыночной экономики качество диссертаций можно поднять лишь тогда, когда диссертационные советы будут работать не на общественных началах, а с оплатой своего труда, и когда за оппонирование и научное руководство будут платить не диссертанты, а государство. Государство же должно предусматривать компенсацию затрат организациям, при которых функционируют диссертационные советы, и тем организациям, которые представляют отзывы на авторефераты и диссертации... Серьёзное научное рецензирование диссертационных работ без оплаты труда рецензентов может породить лишь коррупцию и окончательный развал существующей системы подготовки кадров высшей научной квалификации.