

- Ельцина. М., 1994. С. 15–16, 23.
2. См.: Шубин А.В. Ук. соч. С. 735; Пихоя Р.Г. Почему распался СССР? // Россия в XX в.: Реформы и революции: в 2-х тт./ Под общ. ред. Г.Н. Севостьянова. Т.1. М., 2002. С. 133–134; Ряжский Ю. 20 лет тому вперед. Дорогой промахов, ошибок, преступлений // Московский комсомолец. 2001.15 августа. С. 2.
 3. См.: Шубин А.В. Ук. соч. С. 623–624; Орлов А.С., Георгиев В.А., Георгиева Н.Г., Сивохина Т.А. История России с древнейших времен до наших дней. М., 2001. С. 456.
 4. Пихоя Р.Г. Ук. соч. С. 133; Ряжский Ю. Ук. соч.; Соколов А.К., Тяжельникова В.С. Курс советской истории. 1941–1991 / Под ред. А.К. Соколова. М., 1999. С. 351, 355–357.
 5. См.: Дмитренко В.П., Есаков В.Д., Шестаков В.А. История Отечества. XX век. С. 621–623; Согрин В. Ук. соч. С. 78; Соколов А.К., Тяжельникова В.С. Ук. соч. С. 367–368.
 6. См.: Багров А. Валентин Павлов не искал в финансах счастья // Коммерсантъ. 2003. 1 апреля. С. 8.
 7. История России. Советское общество. 1917–1991 / Под ред. В. Журавлева. М., 1997.
 8. История современной России. 1985–1994 / Под общ. ред. В. Журавлева. М., 1995.
 9. Новейшая история Отечества. XX век: в 2-х тт. Т.2 / Под ред. А.Ф. Киселева, Э.М. Щагина. М., 1998.
 10. Политическая история: Россия – СССР – Российская Федерация: В 2-х тт. Т.2. М., 1996.

К вопросу об источниках формирования и некоторых структурно-семантических особенностях образования терминов автомобилестроения в русском языке

к.ф.н. проф. Анохина Т.Я., к.ф.н. доц. Зайцева Т.Н., к.ф.н. доц. Мартиросян Н.В.

Университет машиностроения

8 (495) 223-05-23 (доб. 1505), ruskaf@mami.ru

Аннотация. В статье рассматриваются основные источники формирования терминологии автомобилестроения, процессы ее развития и упорядочения; анализируются некоторые особенности образования терминов автомобилестроения.

Ключевые слова: автомобилестроение, терминология, структурно-семантические способы образования терминов

Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ, проект № 12-34-10428.

Как отмечают исследователи, лексическая система языка в значительной степени подвержена воздействию социальных преобразований. Именно лексика чутко реагирует на различные (экономические, политические, научные, культурные и др.) изменения в жизни общества. Они, по мнению многих авторов, чаще и более всего затрагивают терминологическую систему языка. Увеличивающиеся потоки информации в современном обществе приводят к возрастанию количества терминов. В литературе, и в частности, в работах Зайцевой Т.Н., уже неоднократно говорилось о влиянии экстралингвистических факторов на формирование терминологической системы языка и проблемах, связанных с ним. Особое внимание при этом уделялось вопросам, связанным с необходимостью формулирования и соблюдения определенных правил использования терминов (Зайцева, 2010).

Традиционно термин понимают как единицу, называющую специальные понятия научной, производственной и др. отраслей. Основа термина – дефиниция (определение обозначаемой им реалии), представляет собой точную, краткую, но в то же время емкую характеристику предмета и его свойств или явления. Как правило, каждой из отраслей знания свойственны свои термины, которые и составляют сущность той или иной терминосистемы.

Современная русская автомобильная терминология представляет собой организованную систему словесных единиц, обозначающих реалии одной из основных отраслей машиностроения – автомобилестроения – и соприкасающихся с ней смежных отраслей (электротехнической, металлургической, химической и др.).

Автомобильная лексика возникла на рубеже XIX–XX веков в период рождения и разви-

тия автомобилестроения как отрасли машиностроения в Германии и Франции. В это время делались не только первые попытки создания автомобилей, но также были изобретены основные узлы и агрегаты, которые дали толчок появлению первых полноценных транспортных средств.

В начале XX века техническую инициативу перехватили конструкторы Великобритании, США, Канады, Австрии, России и др. При этом необходимо отметить, что в данный период развития автомобилестроения 45% инноваций было сделано именно в англоязычных странах.

Первая половина XX века – это время развития и совершенствования основных систем автомобиля – характеризуется ростом автопроизводства. Как показывают исследования, в этот период в общих чертах сложилась автомобильная терминосистема и русского языка. Но уже с середины XX века происходит дальнейшее развитие и совершенствование русской терминологической системы автомобилестроения.

Анализ автомобильной терминосистемы русского языка показал, что многие современные русские автомобильные термины формировались на основе иноязычных заимствований. При этом необходимо отметить, что иноязычные по происхождению автомобильные номинации различаются по отнесенности к языку-источнику. Так, наиболее многочисленными были заимствования из немецкого, французского и английского языков.

Например, из немецкого языка были заимствованы такие термины, как: **блок** (Block ‘колода, болванка’) – ‘1) колесо с желобом по окружности для цепи, каната или нити. Может применяться в машинах и механизмах чтобы изменить направление действия силы (например, неподвижный блок) или получить выигрыш в силе, пути (например, подвижный блок); 2) часть механизма, прибора и т.п. Представляет собой совокупность, как правило, однотипных элементов, которые объединены в зависимости от выполняемых ими функций (например, блок цилиндров, блок питания телевизора)’; **вентиль** (Ventil ‘вентиль, клапан’) – ‘запирающее устройство, с помощью которого можно включать или выключать участок трубопровода, а также регулировать подачу жидкости, пара или газа’; **демпфер** (Dämpfer ‘глушитель’, от Dämpfen ‘заглушать’) – ‘общее название устройств, которые используются, чтобы снижать или предотвращать механические колебания в машинах и механизмах, возникающие во время их работы. К демпферам относят элементы рессорного подвешивания (они являются гасителями колебаний) железнодорожных вагонов, приспособления для прекращения звучания струн музыкальных инструментов, успокоители стрелок счетных устройств, гидравлических и пневматических устройств и т.п.’; **кронштейн** (Kragstein ‘подставка’) – ‘горизонтальная опора, крепящаяся к стене или колонне частей машин, сооружений (троллейных проводов, кабелей, подшипников, двигателей и т.д.), которые имеют выступ или выдвинуты вперед’; **люфт** (Luft ‘щель’) – ‘расстояние между поверхностями каких-либо устройств или машин, которое возникает в результате их использования или работы и превышает расстояние, установленное изначально, но которое не является техническим’; **фланец** (Flansch ‘фланец’) – ‘соединяющая часть арматуры, валов, труб, резервуаров и т.д. Обычно представляет собой плоское кольцо или диск, имеет равномерно расположенные отверстия для болтов или шпилек. Различают фланцы литые (отлиты заодно с деталью); приварные (изготовлены отдельно и приварены к детали); с шейкой – короткой резьбовой ступицей, навинчиваемый на деталь (при соединении труб); опорные, служащие для закрепления узла на раме, опоре или фундаменте)’ и др.’.

Из французского языка заимствуются: **байонет** (baionnette ‘штык’) – ‘**байонетное соединение** – быстро выполняемое соединение деталей. Сначала деталь с пазом насаживается на деталь со штифтом, затем детали перемещают по оси до момента их стопорения, исключая тем самым самопроизвольное разъединение. Чтобы обеспечить постоянное прижатие соединяемых деталей, используют байонетное соединение с пружиной сжатия. Байонетные соединения получили распространение в патронах металлорежущих станков, объективах фотоаппаратов, пожарных рукавах, осветительных приборах и т.п.’; **балансир** (balancier от balancer – ‘уравновешивать’) – ‘двуплечий либо одноплечий рычаг, который совершает качатель-

ные движения относительно неподвижной оси. Служит для передачи (или уравнивания) усилий на присоединенные к нему тяги в насосах, буровых станках, весах и др. Иногда двухплечий балансир называется коромыслом»; **деталь** (detail ‘подробность’) – ‘1) изделие, при изготовлении которого используется только однородный материал (операции сборки не применяются); 2) изделия, которые могут подвергнуты защитным либо декоративным покрытиям, или быть изготовлены из одного и того же материала путем пайки, склейки, сварки и т.д.’; **ложемент** (logement ‘расположение’) – ‘опорное устройство для установки закрепления на транспортных средствах каких-либо машин, аппаратов, длинномерных и других грузов. Ложементы снабжаются захватами или стяжками»; **амортизатор** (amortir ‘ослаблять, смягчать, притуплять’) – ‘устройство, позволяющее смягчать удары в конструкциях машин и сооружений, защищающее от сотрясений и больших нагрузок. Амортизатор необходим, чтобы гасить колебания при движении автомобиля по неровной дороге, смягчать удар при посадке самолета, обеспечивать безударную плавную работу двигателей, станков и т.д. В амортизаторах используют рессоры, торсионы, резиновые элементы и пр., а также жидкости и газы»; **лонжерон** (longeron ‘продольная балка’) – ‘1) несущая деталь кузова. Располагается вдоль безрамного кузова и представляет собой металлический кузов сложной формы, например, задний правый лонжерон; 2) пара продольных балок шасси в грузовом автомобиле’ и др.

Следует отметить, что в середине XX века процессы заимствования автомобильных терминов из других языков происходили особенно активно. В этот период заимствования были обусловлены, прежде всего, потребностями в номинации понятий, относящихся к конструкции автомобиля, его различных свойств – безопасности, экологичности, комфорта и динамики, а также различного рода научных достижений в области автомобилестроения.

Как показывают наблюдения, анализируемые термины в рассматриваемый период заимствовались преимущественно из английского языка (например, **антирадар** (antiradar), **клиренс** (clearance), **молдинг** (moulding), **тюнинг** (Tuning), **триггер** (trigger), **кондиционер воздуха** (air-condition), **ключ зажигания**, **подушка безопасности**, **система стабилизации** (Electronic Stability Program), **антиблокировочная система тормозов** (Anti-lock Braking System) и др. При этом наиболее продуктивными способами пополнения автомобильной терминологии в результате заимствования из английского языка в русский являются калькирование и транслитерация.

Процессы развития и упорядочения терминосистемы автомобилестроения активно продолжаются и в новейший период истории русского языка (начиная с конца XX века). Среди терминов, возникших в составе русской терминосистемы автомобилестроения на рубеже XX-XXI веков, представлены различные типы специальных наименований, в том числе квазитермины – устойчивые составные терминологические наименования, например, **автоматическая трансмиссия**, **бесступенчатая трансмиссия**, **альтернативное топливо**, **антиблокировочная система**, **бортовой компьютер**, **гидравлическая передача** и др. Следует отметить, что на данном этапе формирования автомобильной терминосистемы синтаксический способ образования терминов является одним из основных. Синтаксическое терминообразование подразумевает наличие в терминосистеме двух-, трех-, четырехкомпонентных словосочетаний, состоящих из основного компонента (имя существительное) и атрибутивного, определяющего элемента. Структура большинства терминов представляет собой двухкомпонентное атрибутивное словосочетание: **энергопоглощающий бампер**, **электрический привод**, **фрикционный вариатор**, **остаточная деформация**, **симметричный дифференциал**, **ксеноновая лампа** и др.

Значительно реже для номинации используется бинарная модель, в которой основной и зависимый компонент выражены именем существительным, например, **блок управления**, **вкладыш подшипника**, **гаситель колебаний**, **характеристика упругости**, **рассеиватель фары**, **лонжерон рамы** и др.

Трехкомпонентные наименования в единичных случаях построены по модели, в которой основной компонент определяется двумя препозитивными атрибутами, например, **бор-**

товая диагностическая система, гибридное транспортное средство, необслуживаемая аккумуляторная батарея и др.

Термины, имеющие в своем составе четыре компонента немногочисленны и используются в автомобилестроении достаточно редко. Например: *шарнир равных угловых скоростей, характеристики увода пневматической шины, электрогидравлический усилитель рулевого управления*.

Выводы

Морфологическое терминообразование является достаточно продуктивным в русском языке, однако при рассмотрении исследуемой микросистемы чаще всего отмечается образование терминов при помощи интернациональных словообразовательных элементов, в числе которых наиболее распространенными являются морфемы *анти-, гидро-, электро-* и др. Например: *электромотор, электростартер, электромобиль, гидропривод, антикрыло, антирадар* и др. Сам процесс формирования и фиксации терминов является весьма сложным и требует большого внимания ученых, поскольку происходит постоянный анализ уже имеющихся и только поступающих в автомобильную лексику терминологических образований, идет выбор удачных словообразовательных элементов для создания новых терминов, становящихся общими для всех языков.

Литература

1. Зайцева Т.Н. Влияние социальных факторов на языковые изменения в сфере современной экономической терминологии // Известия МГТУ «МАМИ». 2010. № 1. с. 232-234.
2. Анохина Т.Я. Роль словарей в формировании языковой компетенции будущих инженеров (на примере русского языка). М., Журнал Известия МГТУ «МАМИ», № 2(14), 2012.

Пути и способы преодоления социального зла в русской философии

к.ф.н. доц. Баркова И.Н.

Университет машиностроения
8 (499) 267-16-40, barkova.in@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены пути и способы преодоления социального зла на примере философских идей, которые легли в основу идейного спора философов Л.Н. Толстого и И.А. Ильина.

Ключевые слова: добро, социальное зло, нравственное совершенствование, непротивление злу, «путь меча», революционизм

Настоящее время, отмеченное масштабными социальными и духовными коллизиями, стимулирует повышенный интерес общества к осмыслению собственной истории и прогнозированию на базе этого осмысления путей духовного и нравственного развития. Потребность общения с мыслителями прошлого становится всё более острой по мере углубления нашего самосознания до общечеловеческих проблем. К их числу относится и проблема борьбы со злом, которая является не только коренной, жизненной проблемой человеческого бытия, но и одной из важнейших этических проблем. В этой связи целесообразным и теоретически плодотворным представляется исследование воззрений русских философов, которые всегда подходили к рассмотрению общественного бытия с этической позиции, под углом зрения борьбы добра и зла.

Большое место в размышлениях философов занимала проблема несправедливости, зла в общественной жизни и путей искоренения неправды посредством внутреннего нравственного совершенствования или насильственного преобразования общественных форм. Они сходились на том, что попытка быстрого и радикального устранения зла обычно приводит к таким реформам, которые одно зло заменяют другим. Франк по этому поводу заметил, что «зло, так сказать, только перекидывается из одной сферы или формы общественных отношений в другую, но не уничтожается» [9]. Известны исторические примеры колебания политической жизни «от крайнего деспотизма до крайности анархической свободы и обратно, - писал Франк, – или от крайности политического неравенства, бесправия низших слоёв народа