

ПРОФЕСІЙНІ ЧИННИКИ ВИНИКНЕННЯ СТРАХУ В ОФІЦЕРІВ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ

Статтю присвячено розгляду аспектів впливу психологічних факторів виникнення страху у військових льотчиків під час їх повсякденній діяльності.

Статья посвящена рассмотрению аспектов влияния психологических факторов возникновения страха у военных летчиков в их профессиональной деятельности.

Article is devoted to consideration of the influence aspects of the psychological factors of the military pilots fear genesis in their professional activity.

Професійна діяльність військового льотчика порівняно з іншими видами військової діяльності характеризується наявністю значної кількості стрес-факторів. Серед них особливою групою постають ті фактори, які формують реальну чи удавану небезпеку коректному функціонуванню організму льотчика, аж до летальної загрози, тобто, викликають у льотчика страх. Відносячись до негативних психічних станів, страх перешкоджає коректному здійсненню професійної діяльності льотчика. Необхідність запобігання виникненню цього стану ставить за доцільне глибше дослідити цю проблему.

Аналізом факторів, які формують страх у ході професійної діяльності у особливих умовах присвячують увагу як зарубіжні фахівці, так і науковці пострадянського простору. Серед останніх досліджень і публікацій у цій галузі слід особливо виділити напрацювання Р. Коупленда [1], Р. Дженсена [2], О. В. Ярчевського [3], О. П. Карпової [4], В. М. Кононової [5], Ю. К. Стрелкова [6]. Проте, слід виділити певну тенденцію вітчизняної науки – респондентами сучасних досліджень найчастіше виступають військовики загалом, миротворці, військовослужбовці аеромобільних та внутрішніх військ, парашутисти. Водночас, такий складний вид професійної діяльності, як льотна, незаслужено оминається увагою, українськими науковцями майже не проводиться робота у цьому напрямку. При звертанні до розгляду проблеми негативних психічних станів особистості у ході професійної діяльності льотчиків на вітчизняних наукових теренах ми вимушені спиратися в основному на дослідження радянських часів (С. Г. Геллерштейн, К. К. Платонов, Б. М. Гольдштейн) або на праці російських фахівців

(В. О. Пономаренко, Н. Д. Завалова, І. Б. Ушаков, Г. П. Ступаков).

Відповідно, мета статті полягає у висвітленні та розгляді професійних чинників виникнення страху у офіцерів льотного складу Збройних Сил України, з огляду на особливості їх діяльності у сучасних умовах..

Під час аналізу причин аварійності у авіації виокремлюють таке поняття як „особистісний фактор”. Особистісним фактором називають ті відхилення у нервово-психічній сфері льотчика, котрі можуть бути причинами авіаційних подій. Найбільш повне визначення поняття „особистісний фактор” дав радянський авіаційний психолог С. Г. Геллерштейн. Згідно його визначення, особистісний фактор – це сукупність усіх вроджених та надбаних фізичних і психічних властивостей особистості, які можуть бути пов'язані з причинами виникнення, характером протікання та наслідком авіаційної події [7]. Особистісний фактор охоплює льотні якості, фізичні та психофізіологічні особливості, емоційно-вольові якості, психологічну стійкість та рівень професійної підготовки. Зокрема, причинами помилкових дій та настання негативних наслідків, вказується брак знань та досвіду, тобто, недостатній професійний рівень льотчика, а також його психофізіологічні особливості (наприклад, нервово-емоційна напруженість). Постає питання – які чинники визначають нервово-емоційну напруженість льотчика?

В. О. Пономаренко наводить, що безпосередній вплив на безпеку льотної праці здійснюють ряд факторів, які виступають активаційними механізмами страху. Реакція емоційно-вольової сфери льотчика за умов наявності вище зазначених факторів є стандартною з точки зору психофізіології, тобто, виникає свідомо чи підсвідомо зафіксований психоемоційний

стан, відомий як страх. Суттєвими особливостями виникнення цього стану в офіцера льотного складу у порівнянні з виникненням цього ж стану в, наприклад, працівника бібліотеки, є, по-перше, значно вищий поріг виникнення, по-друге, відсутність збудження на певні стресогенні чинники взагалі [8]. Але у будь-якому разі, стан страху є астенічним у контексті здійснення успішної діяльності та знижує якість, аж до унеможливлення, виконання льотчиком польотних завдань.

Гіперстресові реакції та, як наслідок, гіперстресові стани, що викликані фізично та психічно значущими впливами, є потужними факторами, які забезпечують визначену поведінку організму льотчика. Психологічна адаптація, яка має місце при здійсненні льотчиком своєї професійної діяльності, досягає лише певних меж, відповідно до сили впливу стандартних стресогенних факторів та індивідуальних психологічних особливостей людини. З цієї точки зору, у емоційно стресових навантаженнях, які виникають у цей час, слід вбачати фактори, що містять у собі двоякий вплив: з одного боку – біологічні, вітальні моменти, які захоплюють емоційність у глибокому сенсі; з іншого боку – психічні реакції, спрямованість яких містить у собі патогенний характер [4]. При раптовому перевищенні сили впливу стресогенних факторів, або виникненні принципово нових, виникає стан страху. Формуючі страх чинники визначають особливості процесу виникнення страху – усвідомлення-очікування небезпеки чи усвідомлення її наявності, існування вітальної чи так званої соціальної загрози [3], силу та час перебування у цьому стані. Тому є доцільним під час розгляду професійних чинників виникнення страху у офіцерів льотного складу розподілити їх на дві умовні групи:

1. „Соціальні” чинники (виникнення страху перед реакцією соціуму на дії об’єкта).

2. Вітальні чинники (виникнення страху за життя та здоров’я, своє або членів екіпажу, пасажирів).

Відповідно до запропонованої класифікації визначаються та розподіляються ті умови професійної діяльності офіцера льотного складу Збройних Сил України, які можуть створювати формуючі страх чинники.

Як вже зазначалося вище, поріг виникнення відчуття страху, який не слід

плутати з тривожністю, у офіцера льотного складу є досить високим, що визначено природою стійкістю його емоційно-вольової сфери до впливу стресогенних факторів, та її адаптованість до подібного впливу в умовах здійснення професійної діяльності [8]. Водночас, ця сама професійна діяльність, а точніше, виокремлення й набуття в її ході певних професійних навичок, знань, умінь, досвіду протікання різноманітних ситуацій, формує у свідомості льотчика знання про різні види небезпек, часто існуючих з ризиком для життя і здоров’я, які можуть виникати під час професійної діяльності, а також вміння прогнозування настання негативних наслідків.

Застосовуючи зазначене вміння, та услід за ним – заходи щодо запобігання виникнення потенційно небезпечних ситуацій, льотчик, застосовуючи професійні знання, навички, уміння, своїми корекційними діями нейтралізує негативні прояви оточуючого середовища у відповідній системі „льотчик – літальний апарат – оточуюче середовище” [7]. Таким чином, він утримує стан своєї емоційно-вольової сфери на професійно необхідному рівні, когнітивні процеси, які відіграють роль активаційних механізмів страху, у даному випадку не виводять її на критичний рівень – страх не настає.

Проте, у професійній практиці кожного офіцера льотного складу, незважаючи на їх свідчення, траплялися й трапляються випадки, коли виникає так звана слабко керована ситуація. Це виникнення такої умови (комплексу умов), при яких льотчик усвідомлює, що рівень його професійних навичок, знань, умінь, досвіду є недостатнім для запобігання настанню негативних наслідків, відповідно – існує висока вірогідність їх настання. Або ж, відбувається те саме усвідомлення за умов наявності таких факторів, за яких об’єктивно вплинути на розвиток подій льотчик не має змоги.

Розглянемо професійні чинники виникнення страху офіцерів льотного складу, спираючись на наведену вище класифікацію. До соціальних чинників виникнення страху нами віднесено страх перед осудом та покаранням, тобто загрози життю і здоров’ю льотчика немає. Є можливим припустити, що зазначені чинники викликають у військовослужбовця лише *тривожність*, через свою певну активаційну слабкість, тобто незначущість. Проте, у даному випадку слід враховувати індивідуальні психологічні особливості

Питання психології

кожної окремо взятої особистості. Важливою передумовою до виникнення саме страху тут є наявність гіпермотивації особистості на успішне виконання польотного завдання, або індивідуальної нетерпимості до осуду, відчуття обов'язковості успішного здійснення професійної діяльності. Значною мірою це залежить від акцентуацій характеру й темпераменту, при певних критеріях яких можливість психоемоційного неприйняття „поразки” є дуже вірогідною (К. Леонгард). Наприклад, у випадку педантичної акцентуації, за Леонгардом, мінімальна можливість будь-якої небезпеки супроводжується різким, бурхливим афектом страху [9].

За таких умов стає можливим визначення тих професійних чинників виникнення страху у офіцерів льотного складу, які є так званими „соціальними”. Загалом їх можна згрупувати за єдиним визначенням – недостатньо висока професійна підготовленість, яка не забезпечує успішне виконання конкретного польотного завдання або виконання польотів взагалі.

Слід зазначити, що успішне виконання польоту – це процес упевненого здійснення набору дій, разом із повсякчасним недопущенням виникнення відхилень параметрів польоту від норми або їх нейтралізацією [8]. Усвідомлюючи свою недостатньо високу професійну підготовленість у процесі *підготовки до польотів*, льотчик прогнозує можливість виникнення складних ситуацій у польоті та майбутню необхідність запобігання цьому або ж їх нейтралізацію. За відсутності об'єктивної можливості здійснити це через свій професійний рівень, він усвідомлює факт майбутнього скоєння суттєвих помилок у техніці пілотування та поетапних діях у ході польоту і, як наслідок, – можливість зневаги з боку колег-льотчиків та застосування командуванням штрафних санкцій до нього (накладення дисциплінарного стягнення за неякісну підготовку до польоту, висвітлення його помилок на розборі польотів, відсторонення від польотів з необхідністю перездачі заліків і т.ін.) [6, с. 232].

Маючи відповідно акцентовану особистість (із зазначеними вище ознаками), льотчик дуже негативно сприймає можливість настання таких наслідків. При цьому він усвідомлює, що, скоріш за все, відбудеться саме такий розвиток подій, і запобігти цьому він не зможе. Висока вірогідність настання негативних наслідків

без можливості запобігти цьому викликає у особистості не тривожність, як можливо припустити, а саме страх. Причому у застрягаючих особистостей, переважаючою ознакою яких є фіксація стану афекту, стан страху відповідно відрізняється тривалістю та схильністю до відновлення з жодного, незначного приводу [9].

Вітальні професійні чинники як активаційні механізми страху відрізняються більш простими умовами спрацювання. Звичайно, індивідуальні психічні властивості особистості також відіграють свою роль, з огляду на суб'єктивність сприйняття вагомості чиннику та індивідуальний ступінь усвідомлення рівня небезпеки.

З огляду на характер здійснення бойової підготовки у авіаційних частинах Збройних Сил України, слід зазначити, процес планування льотного складу різного професійного рівня до виконання польотів здійснюється командирами належної кваліфікації. Це фактично унеможливило створення ситуацій, коли на *самостійне* виконання польотного завдання певного рівня складності заплановано льотчика без достатнього професійного рівня, що може слугувати для останнього причиною виникнення страху за своє життя та здоров'я.

Водночас, існує інший фактор, який регулярно слугує активатором занепокоєння, тривожності, а інколи і страху. Це стан зношеності авіаційної техніки. Відомо, що в Збройних Силах України протягом останніх років суттєво знижено рівень оновлення парку військової техніки, у тому числі й авіаційної. На озброєнні авіації Повітряних Сил знаходяться літальні апарати випуску кінця 70-х – початку 80-х років минулого століття. Наявний експлуатаційний стан авіаційної техніки призводить до досить частих відмов обладнання на землі та у повітрі, виникнення особливих випадків у польоті, які класифікуються як конструктивно-виробничі недоліки. Молодих та недосвідчених льотчиків, емоційно-вольова сфера яких ще не набула професійної загартованості, лякає можливість складної відмови бортових систем у польоті та виникнення ситуації, з якою вони можуть не впоратися. Зазначений чинник відноситься швидше до вітальних, тому що активатором страху виступає усвідомлення можливості потрапляння до аварії чи катастрофи. Спрацьовує цей активатор в процесі усвідомлення

Питання психології

наближення небезпеки, тобто у ході підготовки до польотів.

Також до вітальних чинників відносяться ті, що виникають та спрацьовують активаторами страху у ході виконання польотного завдання або безпосередньо перед початком його виконання, у ході передпольотної підготовки. Однією з умов виникнення страху знову ж таки є усвідомлення льотчиком недостатньо високого рівня своєї підготовки. Чинником-активатором страху виступає *раптове* виникнення несприятливих обставин виконання польотного завдання. Це можуть бути, наприклад, різке погіршення метеорологічних умов (безпосередньо перед початком польотів або в їх процесі), відмова бортових систем у польоті, коли льотчик *раптово* усвідомлює, що його професійних вмінь може виявитись недостатньо для нейтралізації особливого випадку у польоті та безаварійного завершення польоту. Внаслідок цього, у льотчика виникає страх за своє життя та здоров'я у ході виконання польотного завдання [8].

Як бачимо, факторами, які можуть викликати стан страху льотчика у ході функціонування системи „льотчик – літальний апарат – оточуюче середовище”, є усвідомлення ним можливих наслідків

впливу негативних аспектів, пов'язаних зі складовими цієї системи. До них відносяться ті, що пов'язані з самим льотчиком – усвідомлення ним свого недостатньо високого професійного рівня за наявності нормальних умов виконання польотного завдання, пов'язані з літальним апаратом – усвідомлення застарілості авіаційної техніки, та пов'язані з оточуючим середовищем – усвідомлення наявності вкрай несприятливих зовнішніх умов. У сучасних умовах професійної діяльності льотного складу Збройних Сил України постає гостра необхідність нейтралізувати вплив вище зазначених факторів на свідомість та підсвідомість льотчика.

Зазначимо, що у рамках цієї статті не йдеться про необхідність оновлення парку авіаційної техніки Збройних Сил України та підвищення якості процесу бойової підготовки льотного складу, що є і так очевидним. Одним із перспективних шляхів є розробка та запровадження комплексу заходів спеціальної психологічної підготовки офіцерів льотного складу до успішного здійснення ними професійної діяльності в наявних умовах існування Збройних Сил України. Результатом, відповідно, стане оптимізація якості професійної діяльності військового льотчика.

Література

1. Коупленд Р. Психологія і солдат. / Коупленд Р. – К.: Грані-Т, 2007. – 128 с.
2. Дженсен Р. Професійна мислительна здатність пілота. Помилка пілота. Людський фактор. / Дженсен Р. – М.: Транспорт, 1986. – 276 с.
3. Ярчевський О.В. Психологічна характеристика військової служби та військового колективу. / Ярчевський О.В. – К.: Ніка-Центр, 2007. – 345 с.
4. Екстремальні види спорту як модель адаптації в умовах психоемоціонального стресу [Електронний ресурс]. / Карпова О.П. // Новини української психіатрії – 2002. <http://www.psychiatry.ua/brief/paper020.htm>
5. Кононова В.Н. Застосування теорії психологічних типів К.Г.Юнга к дослідженню особливостей професіонала. / Кононова В.М. – М.: Вестник МГУ. – Серія 14. Психологія, 1994. – №3. – 8 с.
6. Стрелков Ю.К. Інженерна і професійна психологія. / Стрелков Ю.К. – М.: Просвещение, 1999. – 264 с.
7. Маклаков А.Г. Психологія і педагогіка. Військова психологія: Підручник для вузів / Під ред. А.Г.Маклакова. – СПб.: Питер, 2005. –
8. Пономаренко В.А. Практична психологія: Проблеми безпеки літального праці. / В. О. Пономаренко, Н. Д. Завалова. – М.: Просвещение, 1994. – 175 с.
9. Леонгард К. Акцентуовані особистості. / Леонгард К. – К.: Вища школа, 1989. – 225 с.
10. Методи інженерно-психологічних досліджень в авіації / [Доброленський Ю. П., Завалова Н. Д., Пономаренко В. О., Туваєв В.А.]. – М.: Машиностроение, 1975. – 279 с.