

УДК 159.9.07

Кравчук А. А.

студент

Прохненко А. В.

студент

Слюсарева М.А.

студент

Кубанского государственного университета

Slyusareva M. A.

student

Prohnenko A. V.

student

Kravchuk A. A.

student

Kuban State University

**ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ УМЕНИЙ ЛЕТЧИКА
ДЕЙСТВОВАТЬ В ОСОБЫХ СЛУЧАЯХ ПОЛЕТА.
FEATURES OF FORMATION OF ABILITIES OF A PILOT TO
OPERATE IN SPECIAL CASES OF FLIGHT.**

Аннотация. Целью данной научной работы является исследование основных умений, влияющих на действия летчика в особых случаях полета (осп), и изучение их формирования. Рассмотрены отличительные характеристики осп и особенности поведения пилотов, попадающих в экстремальную ситуацию.

Ключевые слова: *особые случаи полета, экстремальные ситуации, летчик, оперативное мышление, предвосхищающее мышление, саморегуляция.*

Annotation. *The purpose of this scientific work is to study the basic skills that affect the actions of the pilot in special flight cases (SFC), and study their formation. The distinguishing characteristics of the SFC and the behavior of pilots falling into an extreme situation are considered.*

Keywords: *special cases of flight, extreme situations, pilot, operational thinking, anticipating thinking, self-regulation.*

Россия, как и многие другие страны, в течение всей своей истории стремилась идти по пути всестороннего развития. Одна из сфер этого развития – военная. Поэтому Военно-воздушные силы России, как и все Вооруженные силы РФ, подвержены постоянным изменениям и внедрениям различных инноваций, затрагивающие как обеспечение современными техническими средствами, так и разработку качественной подготовки личного состава.

В связи с этим, возникает потребность в изучении формирования у молодых летчиков тех компетенций, которые бы способствовали их успешному преодолению стресса во время особых случаев полета [7].

Особые случаи полета (ОСП), в соответствии с приказом Минтранса РФ от 17.07.2008 N 108 (ред. от 23.06.2009) «Об утверждении федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», являются ситуации, возникающие во время полета в результате воздействия неблагоприятного фактора и приводящие к снижению безопасности полётов. К ним относятся отказы и неисправности отдельных элементов функциональных систем; воздействие неблагоприятных внешних условий; недостатки в наземном обеспечении полёта; ошибки и нарушения правил эксплуатации функциональных систем и пилотирования; проявление неблагоприятных характеристик аэродинамики и прочности ВС.

По степени опасности ОСП подразделяются на сложную, аварийную и катастрофическую. Данная классификация идет по степени сложности

условий полета. Каждая из них может расцениваться с психологической точки зрения как «трудная» или «экстремальная» для самого пилота. Это в свою очередь оказывает серьезное влияние на поведение пилота [1]. При экстремальной ситуации сознание выключается и детерминантой поведения становится инстинкт выживания и самосохранения.

В этом состоянии пилот не может отдавать отчет в своих действиях. Велик риск, что его предварительная подготовка, включающая в себя изучение документов, регламентирующих летную работу, прокладка маршрутов, изучение особенности полигона, выполнение необходимых расчетов по тому или иному упражнению, занятия на специальных тренажерах и в кабинах самолетов – может оказаться неэффективной, пилот растеряется и не сможет адекватно действовать [4].

Поэтому, во избежание этих рисков, фактор психологической подготовки летчиков к ОСП крайне важен и требует не меньшего внимания, чем теоретическая составляющая. К психологическим факторам, влияющим на успешность действий летчика в ОСП, можно отнести [10]:

- твердую уверенность в выполнении полетного задания;
- уверенность в надежной работе авиационной техники;
- метеорологические условия, время года и суток;
- содержание конкретного полетного задания и подготовка к нему;
- анализ ошибок летчика в ходе полного разбора полетов;
- взаимоотношения с командирами и начальниками, с товарищами по службе.

Более того, на состояние пилота так же воздействуют различные стрессоры вне его работы, которые могут путать его мысли во время выполнения полета. На сегодняшний день окончательного списка этих стрессоров, так как они варьируются в зависимости от культуры, пола, возраста и уровня опыта. Тем не менее, большинство специалистов в авиационной отрасли согласны с тем, что определенные эмоции, такие как

горе, гнев, стыд, вина – это некоторые из факторов, которые вызывают наибольшее беспокойство.

Одним из ключевых моментов психологической подготовки к ОСП, по мнению Зиньковской, является формирование оперативного и предвосхищающего мышления. По ее мнению, основное отличие осп от обычной заключается в факторе новизны и более острой психологической напряженности. Поэтому основной принцип подготовки строится на помещении человека в максимально приближенную к реальным условиям ситуацию [5]. Это достигается путем пробных полетов, так как занятия на тренажерах не могут дать той эмоциональной напряженности. Так же в приобретении данных навыков немало важную роль имеет проигрывание ситуации в голове [5].

По мнению исследователей, данный метод в сочетании приемов активного обучения, таких как моделирование логических задач, на быстрое обнаружение неисправностей самолета, дает высокий результат готовности выпускников к ОСП.

Данным принципом руководствуются многие отечественные школы авиации. Однако это не решает проблему того, что детальное изучение возможных ситуаций не может предположить все варианты событий. Поэтому полностью исключить фактор новизны для пилота слабо осуществимо.

Для решения данной проблемы исследователи выяснили основные принципы саморегуляции во время профессиональной деятельности в экстремальных условиях [3]. Этими основными принципами являются поддержание стабильности, самосохранения, адаптации к окружающим условиям, достижение определенного психического состояния, эмоциональной стабильности. Как правило, поиск психологических ресурсов и опора на эти ресурсы являются ключевыми компонентами саморегуляции в экстремальных условиях [8].

Психологические ресурсы, вовлеченные в регулирование работы пилотов ВВС, определяются с помощью регрессионного анализа. Существуют такие личные качества как контроль (рефлексия), вовлеченность и принятие риска в качестве компонентов жизнестойкости, жизненных целей, автономии и личного роста, терпимость к двусмысленности и гибкость в качестве компонента моральной и этической ответственности. Они чаще всего и выступают теми необходимыми компонентами, влияющие на собранность не только пилота, но и других военных, попавших в экстремальную ситуацию [8].

Содержание психологических ресурсов может включать индивидуальные особенности, которые влияют на адаптацию и реализацию стрессовых ситуаций, а также на предотвращение негативных последствий [2]. Поэтому при подготовке пилота к ОСП следует так же уделить особое внимание индивидуальным консультациям психолога, с помощью которых можно решить ряд задач. Во-первых, найти психологические ресурсы в преодолении трудной ситуации. Во-вторых, своевременно обнаружить и устранить мешающие стрессогенные факторы, освещенные выше.

Однако данный подход только начал входить в план подготовки молодых летчиков. Как показывает авиационная практика, процесс профессионального становления молодого летчика является чрезвычайно сложной задачей, требующей высокой всесторонней компетентности и прежде всего надлежащей психолого-педагогической образованности руководящего состава полка. Поэтому возникает проблема недостаточной психолого-педагогической компетентности значительной части руководящего состава частей, из-за которой не в полной мере учитываются психологические и педагогические аспекты совершенствования всесторонней подготовки молодых авиаторов.

На сегодняшний день более активно используются методы активного обучения, по средствам тренажеров и макетов. Так же, стоит отметить

возрастающий спрос на инновационные методы обучения, что требуют иных подходов в вопросе обучения пилотов. Помимо этого наблюдается положительная тенденция учащенного обращения к психологическим знаниям.

Использованные источники:

1. Белан Е.А. Жизненная ситуация как необходимое условие реализации активности личности. 2011. – 336 с.

2. Ващенко, И. Профессиональный прогресс работников правоохранительной сферы. Доступно из Интернета: www.nbuu.gov.ua/portal/soc_gum/pspl/2011_12/159-168.pdf, 2011.

3. Волошин, П. Медико-психологические аспекты экстремальных явлений и проблема посттравматического стрессового расстройства. М.– 2006. С. 31–34.

4. Зараковский, Г.М. Психологические критерии сложности процесса принятия решения человеком-оператором / Г. М. Зараковский, В.Д. Магазаник // Методология инженерной психологии, психологии труда и управления / отв. ред. Б.Ф. Ломов, В. Ф. Венда. – М.: Наука, 2008. – 226 с.

5. Зиньковская С.М. Психологические аспекты подготовки летчиков к действиям в особых ситуациях. Педагогическое образование. № 4. 2009. – С. 78–84.

6. Йена, А. Человеческий фактор как психологическая составляющая в оценке рисков, в «Частной системе безопасности бизнеса как субъекте национальной безопасности в Украине: Сборник материалов научных и практических конференций», 16–17 мая 2001 г., Киев: Пресса Европейского университета. – С. 367–373.

7. Коваль Р.В., Гончарик К.В., Голиковская К.Ф., Баженова И.В. Использование инновационных образовательных технологий для повышения качества обучения // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2014. № 10. С. 368-369.

8. Леонтьев Д. 2010. Психологические ресурсы для преодоления стрессовых ситуаций, в материалах Международной научно-практической конференции, Кострома, 2010. – 456 с.