

10. DePree M. Leadership jazz: the art of conducting business through leadership, followship, teamwork, touch, voice / M. DePree. – N.Y., 1993.
11. Gardner J. On leadership / J. Gardner. – N.Y., 1990.
12. Nanus A. The leader's edge: the seven keys to leadership in a turbulent world / A. Nanus. – N.Y., 1989.
13. O'Toole J. Leading change: the argument for values-based leadership / J. O'Toole. – N.Y., 1996.

УДК 656.7.071.7:351.814.263.2(045)

Злагодух В.В., старший викладач кафедри авіаційної психології Гуманітарного інституту Національного авіаційного університету

ПРОФЕСІЙНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПІЛОТІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ЯК ЧИННИК БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ

У статті обґрунтовано актуальність дослідження професійної відповідальності пілотів цивільної авіації. Визначено психологічні критерії професійної відповідальності, а також представлено емпіричне дослідження, в результаті якого виявлено основні типи професійної відповідальності пілотів цивільної авіації.

Ключові слова: професійна відповідальність, безпека в авіації, рефлексивність, смислотиттєві орієнтації, інтегральна задоволеність працею.

В статті обґрунтовано актуальність дослідження професійної відповідальності пілотів цивільної авіації. Визначено психологічні критерії професійної відповідальності, а також представлено емпіричне дослідження, в результаті якого виявлено основні типи професійної відповідальності пілотів цивільної авіації.

Ключевые слова: профессиональная ответственность, безопасность в авиации, рефлексивность, смысложизненные ориентации, интегральная удовлетворенность трудом.

Постановка проблеми. Відповідальність у професіограмі пілота займає одне з ключових місць. Проведення з льотним складом занять, які роз'яснюють психологічні й фізіологічні особливості льотної праці, розглядаються як заходи психологічної підготовки, спрямовані на виключення з льотної практики випадків, коли пілот здійснює виліт у хворобливому фізичному стані або у негативному психічному стані. Це свідчить про те, що практично здорова людина у наземних умовах не може відповідати тим вимогам, що висуваються до організму пілота у повітрі під час керування літаком. В деяких випадках виконання льотного завдання вимагає від пілота мобілізації всіх резервів, максимального напруження психофізіологічних систем. Саме негативний психічний стан може стати причиною зниження якості виконання професійного завдання.

Інколи пілоти намагаються приховати від керівництва або лікарів випадки грубих помилок у польоті, погіршення самопочуття у польоті, виникнення ілюзій просторового положення повітряного судна. Це може бути почуттям оманливого сорому. Серед значної частини льотного складу існує думка, що неправильна оцінка випадків виникнення ілюзій - це недостатність стійкості пілота. Це все є причиною приховування пілотами інцидентів під час здійс-

нення польотів. Це явище пов'язане із професійною відповідальністю авіаційного працівника і призводить до зниження безпеки польотів.

Статистичні дані, зібрані американськими й англійськими дослідниками у галузі співвідношення автоматизованого польоту та психологічних особливостей людини, свідчать про те, що стрімкий розвиток бортових систем керування літаком, яке здійснюється на базі електронно-обчислювальної техніки, не знижує кількості льотних випадків, які виникають унаслідок помилок льотного екіпажу. Таке явище дослідники пояснюють досягненням меж фізичних та інтелектуальних можливостей людини, яке не дозволяє підвищити ефективність її роботи за допомогою більш складного бортового обладнання. Інші дослідники вважають, що причиною є дисбаланс між людиною та складними електронними системами повітряного судна. Бортові автоматизовані системи керування істотно полегшують пілоту цивільної авіації процес виконання польоту, але він втрачає практичні навички самостійного вирішення завдання. Це часто призводить до важких наслідків при виникненні аварійних й навіть просто нестандартних ситуацій.

Також існує думка, що з підвищенням складності систем керування повітряним судном фізичне навантаження на пілота зменшується, а психологічне - зростає. З підвищенням автоматизації процесу керування повітряним судном зменшується сфера безпосередньої участі пілота у керуванні повітряним судном. Поява автопілота зняла з пілота необхідність у ручному керуванні літаком, а впровадження автоматизованих систем та їх подальше вдосконалення взагалі ліквідують потребу у постійному контролі за місцезнаходженням повітряного судна на маршруті, однак, в разі відмови будь-якого блока або всієї системи, пілот повинен прийняти оптимальне рішення і продовжити політ. Роль пілота в цьому випадку зводиться лише до контролю за роботою систем керування.

Сучасні дослідження демонструють, що для людини контроль за власним рухом або зміщенням апарату, яким вона керує, є неприродним без прояву фізичної реакції. Під час руху повітряного судна процес керування складається із трьох взаємопов'язаних відтворюючих фаз: сприйняття, обчислення (прийняття рішення) й виконання, які залежать безпосередньо від професійної відповідальності пілота. В разі їх відсутності дія пілота стає неефективною, навіть такою, що немає сенсу.

В автоматизованому польоті сучасні системи керування повітряним судном звільняють пілота від фази виконання і знижують необхідність здійснення двох інших, які потрібні лише для контролю за роботою бортових систем керування. Всі стандартні маневри та профіль польоту вводяться до бортової пам'яті ОВМ і з високою точністю виконуються повітряним судном, рухом якого керує автоматизована система. Це призводить до істотного скорочення практики пілота та зниження рівня його професійної відповідальності, тобто завжди можна перекласти відповідальність на автоматизовані системи керування.

Закордонні вчені дійшли висновку, що у пошуку шляху скорочення кількості важких льотних випадків з вини пілота далеко не повністю використовується банк даних, створений в результаті вивчення людського чинника у різних галузях трудової діяльності. На нашу думку, документи з розсліду-

вання льотних випадків не відображають реальних можливостей пілотів з виходу зі складних ситуацій. Вони містять думку спеціалістів про причини конкретної аварії або катастрофи й дії пілота у ситуації, що склалася. Термін «помилка пілота» відображає лише, де в системі «людина - машина» сталося зміщення, але не пояснює, чому.

Отже, на нашу думку, дослідження професійної відповідальності пілота цивільної авіації є актуальним: по-перше, з причини підвищення безпеки польотів в авіації й пояснення її психологічних причин; по-друге, задля підвищення впевненості пілота в адекватності сприйняття його доповіді під час розбору польотів, обговорення інцидентів з метою уникнення їх у практиці безпеки в майбутньому; по-третє, з причин зростання кількості автоматичних систем керування й ролі професійної відповідальності пілота в цьому процесі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Багато уваги дослідженню формування професійної відповідальності майбутнього спеціаліста приділяли вітчизняні психологи О.Ф. Бондаренко, Ж.П. Вірна, А.Б. Коваленко, С.Д. Максименко, Л.П. Овсянецька, Л.Е. Орбан, Н.І. Пов'якель, В.А. Семиченко, Л.Г. Терлецька, Н.В. Чепелева. Розв'язанню важливих питань професійної освіти сприяють теоретичні положення сучасних науковців: Г.О. Балла, І.Д. Беха, Л.М. Карамушки, В.В. Клименка, С.Д. Максименка, В.П. Москальця, І.Д. Пасічника, Н.А. Побірченка, В.В. Рибалка, М.В. Савчина, Т.М. Титаренка, Ю.М. Шваба, Т.С. Яценка, О.М. Ічанської та ін.

Однак, у галузі сучасної авіаційної психології проблема саме професійної відповідальності, а також психологічних умов її розвитку залишаються недослідженими.

Метою нашої статті є висвітлення результатів емпіричного дослідження структурних компонентів професійної відповідальності пілотів цивільної авіації. В дослідженні взяли участь 70 діючих пілотів цивільної авіації віком від 25 до 42 років. В емпіричному дослідженні було використано наступні методики: Стиль саморегуляції поведінки В.І. Моросанової; Методику діагностики рефлексивності О.В. Карпова. Діагностику рівня суб'єктивного контролю Роттера; Опитувальник «Інтегральна задоволеність працею» (Батаршев А.В.); Тест смисложиттєвих орієнтацій Джеймса Крамба і Леонарда Махоліка, адаптацію Д.А. Леонтьєва.

Виклад основного матеріалу. Розглянувши сучасні наукові підходи до вивчення даної проблеми, ми розробили концептуальну модель професійної відповідальності пілота цивільної авіації. На нашу думку, професійна відповідальність пілота визначається, по-перше, знаннями у своїй галузі; по-друге, реакцією на катастрофічні події, які можуть статися внаслідок діяльності професіонала, та особистісною відповідальністю професіонала.

Виходячи з вище сказаного, професійна відповідальність пілота цивільної авіації – це усвідомлення ризику заподіяння шкоди собі й оточуючим внаслідок дій під час виконання професійної діяльності. Отже, концептуальна модель професійної відповідальності пілота цивільної авіації може бути побудована наступним чином:

1. Рефлексивність – як суттєвий структурний когнітивний компонент

професійної відповідальності – здатність професіонала до усвідомлення поведінки, дій і вчинків, психічних станів, почуттів, здібностей, характеру та інших властивостей своєї особистості. Показником може бути рівень рефлексивності.

2. Саморегуляція – як поведінковий структурний компонент професійної діяльності – характеристика індивідуального стилю діяльності авіаційного працівника. У людини саморегуляція є здатністю керувати собою на основі сприймання і усвідомлення власних психічних станів і поведінки, незважаючи на різноманітність проявів. Саморегуляція має чітку структуру, яка поєднує: 1) визначення суб'єктом мети своєї довільної активності; 2) програму виконавських дій, узгоджену з умовами діяльності; 3) неперервний контроль за ходом її реалізації; 4) оцінку досягнутих результатів; 5) рішення про необхідність корекції і характер корекційної діяльності. За структурою саморегуляція є замкнутим контуром регулювання активності організму, який функціонує на основі інформації, носіями якої є психічні форми відображення дійсності (образи сприйняття, уявлення, поняття) Залежно від індивідуальних особливостей пілота, звичок і особистісних якостей програма саморегуляції і процес її реалізації відбувається неоднаково [6]. Показником може бути загальний рівень саморегуляції.

3. Рівень здатності прийняття рішення, організація його виконання, контроль за отриманим результатом відповідно до поставленої мети, наявність розуміння зв'язку між своїми діями і результатами роботи екіпажу (вольовий компонент професійної діяльності). Розуміння пілотами цивільної авіації зв'язку між результатами власних дій кожного і результатами виконання професійного завдання приводить до розуміння залежності власних зусиль для досягнення поставленої мети. Показником може бути інтернальність у сфері професійної діяльності.

4. Рівень задоволеності працею (емоційний компонент професійної відповідальності) – прояв емоційного ставлення до виконання професійних обов'язків у професійній діяльності пілотів цивільної авіації й отриманих результатів, саморегуляція та впевненість у власних силах. Показником, на нашу думку, може бути інтегральний показник задоволеності працею.

5. Рівень загальної осмисленості життя – як мотиваційний компонент професійної відповідальності, адже головним мотивом пілота цивільної авіації має бути спрямованість на виживання. Адже тільки в цьому випадку можливо брати відповідальність за інших на себе. Показником є загальний показник осмисленості життя.

Виходячи із принципів дослідження, які було висунуто в ряді робіт, присвячених вивченню відповідальності, а також виходячи з наших авторських суджень щодо сутності професійної відповідальності, можемо зазначити, що:

1. Професійна відповідальність формується тільки в адекватній, такій, що вимагає відповідного способу здійснення, діяльності, у взаємодії, спілкуванні (К.А. Абульханова-Славська, К. Муздибаєв, А.А. Реан).

2. Істинну відповідальність можна проявити в умовах, які надає свобода вибору і прийняття рішення (С.Л. Рубінштейн, К.А. Абульханова-Славська, Е. Фром, В. Франкл та інші).

3. Важливим є вивчення професійної відповідальності в ситуаціях, які потенційно вимагають прояву істинної відповідальності (а не старанності та дисциплінованості суб'єкта).

4. Професійна відповідальність включає когнітивний компонент, поведінковий, емоційний-вольовий та мотиваційний.

В результаті психодіагностики показники розподілилися наступним чином (таблиця 1).

Виходячи з отриманих даних, можна зробити висновок, що середній показник рефлексивності по групі респондентів має тенденцію до зниження, тобто уважного ставлення до процесу практики усвідомлення, осмислення не існує, а якщо й існує, то недостатньо. Також існує факт дещо зниженого загального усвідомлення осмисленості життя у порівнянні з ключем методики смисложиттєві орієнтації, хоча це має бути важливим для розвитку професійного, особистісного. В деяких сферах професійної діяльності можна спостерігати, в більшості випадків, середній та низький рівень задоволеності, що говорить про негативне емоційне ставлення до деяких аспектів трудової діяльності. Інтернальність респондентів загалом свідчить про внутрішній локус контролю, що демонструє високий потенціал суб'єктивності у процесі керування повітряним судном, й недовіру до автоматизованих систем керування.

Таблиця 1

Результати діагностики професійної відповідальності

Показники професійної відповідальності	Високий рівень		Середній рівень		Низький рівень		Середнє значення
	К-ть	%	К-ть	%	К-ть	%	
Рефлексивність	7	10	29	42	34	48	3,8±1,8
Загальний показник осмисленості життя	11	16	41	59	18	25	39,1±6,69
Загальний рівень саморегуляції	20	28	32	46	18	26	23,77±4,3
Інтегральний показник задоволеності працею	11	16	51	73	8	11	17,25±2,34
Інтернальність у сфері виробничої діяльності	11	15	13	19	46	66	4±1,9

Наступним кором нашого дослідження було проведення кластерного аналізу, де ми виділили три профілі професійної відповідальності пілотів. Розподіл відображено на рис.1.

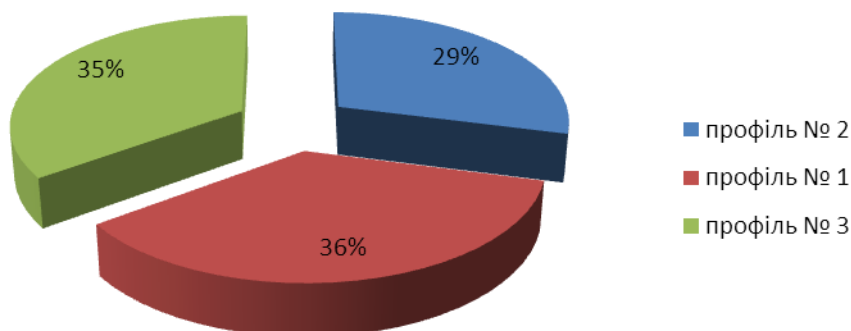


Рисунок 1. Профілі професійної відповідальності пілотів цивільної авіації.

До профілю № 1 увійшли 25 респондентів, що становить 36% від вибірки; для них є характерним високий рівень показника орієнтації як на мету діяльності, так і на результат, – це свідчить про відповідальне ставлення до професійних обов’язків. Загальний рівень усвідомленості життя відповідає середньому рівню, порівняно з іншими профілями, – це свідчить про більш – менш сформований рівень мотивації до виживання, а цінність життя для даної професії є найважливішою. Загальний рівень саморегуляції високого рівня: за високого рівня мотивації досягнення ці респонденти здатні формувати такий стиль саморегуляції, який дозволяє компенсувати вплив особистісних характерологічних особливостей, які можуть заважати досягненню цілі. Чим вище загальний рівень свідомої регуляції, тим легше людина опановує нові види активності, більш впевнено почувається у незнайомих ситуаціях, тим стабільніше її успіхи у професійній діяльності. В роботі найбільшу перевагу надають отриманню заробітної плати, ніж отриманню задоволення від роботи, за загального інтегрального середнього показника задоволеності працею. Але представники даного типу професійної відповідальності демонструють рівень рефлексивності, порівняно з іншими типами, дещо вищий. Вони схильні до аналізу своєї діяльності, прогнозування своїх дій, а звідси і здатність відповідати за них та адекватно реагувати на наслідки професійних дій. Тому можна, знаючи ціну своїм знанням, для цього типу характерно співвідносити ризик з адекватною оплатою праці.

До профілю № 2 віднесено 16 респондентів, що становить 29% від даної вибірки. Професійна відповідальність даного профілю характеризується низьким інтегральним показником задоволеності працею; також для цих осіб є характерною більша замкнутість у спілкуванні з колегами. Ці досліджувані демонструють достатній рівень загальної осмисленості життя, спрямовані на результативність життя і самореалізацію, тобто задоволені прожитою частиною життя, оцінку минулого. Також демонструють вищий рівень локусу контролю – життя, що говорить про підвищену активність у діяльності, мають переконаність у тому, що людині дано контролювати своє життя, вільно приймати рішення і втілювати їх у життя, впевненість у тому, що життя людини підвладне свідомому контролю. Порівняно з іншими профілями профе-

сійної відповідальності, ці особи мають невисокий рівень загальний рівень саморегуляції; при цьому в них наявний середній рівень, у порівнянні з іншими профілями, рефлексивності, що свідчить про неможливість, або небажання занурюватися у процеси аналізу діяльності, вони схильні діяти за інструкціями, або вже напрацьованими планами.

До профілю професійної відповідальності № 3 увійшло 25 респондентів, що охоплює 35% опитаних, з низьким рівнем уявлення про сенс життя або його відсутністю та низьким загальним показником рівня саморегуляції. У цього типу потреба в усвідомленому плануванні та програмуванні своєї поведінки не сформована, вони є більш залежними від ситуації й думки оточуючих людей. У таких респондентів знижена можливість компенсації несприятливих для досягнення поставленої цілі особистісних особливостей, порівняно з досліджуваними з іншим, високим, рівнем регуляції. Відповідно успішність опанування новітніх технологій в галузі професійної діяльності видами діяльності в більшій мірі залежить від відповідності особистісних особливостей регуляції та вимог виду активності, який потрібно опанувати. Також, порівняно з іншими типами професійної відповідальності, відносно високим є показник інтегральної задоволеності працею. Для цього типу важливою залишається зовнішня привабливість роботи, статус, форма, а не її зміст.

На нашу думку, не один із виявлених типів профілю професійної відповідальності пілотів не є ідеальним для безпеки в авіації. Кожен з них має як позитивні риси, так і негативні. Це доводить актуальність дослідження цього явища та необхідність більш глибокого дослідження психологічних детермінант розвитку професійної відповідальності.

Висновки. На основі аналізу сучасних наукових досліджень і публікацій виявлено, що проблема дослідження професійної відповідальності особистості є недостатньо висвітленою, особливо в галузі авіаційної психології.

Виходячи з теоретичного аналізу наукових підходів до даної проблематики, визначено, що професійна відповідальність пілотів цивільної авіації – це усвідомлення ризику заподіяння шкоди собі й оточуючим внаслідок дій під час виконання професійної діяльності.

Розроблено концептуальну модель професійної відповідальності пілотів цивільної авіації та проведено емпіричне дослідження її компонентів. Визначено типи профілів професійної відповідальності пілотів цивільної авіації, які не є ідеальними та вимагають корекційно-розвивальної роботи.

Подальший напрям нашої роботи ми вбачаємо у дослідженні психологічних умов розвитку професійної відповідальності пілотів цивільної авіації, а також встановленні психологічних особливостей розвитку цього явища.

ЛІТЕРАТУРА

1. Баранова С. В. Професійна відповідальність в управлінській діяльності (соціально-психологічний аспект) : [монографія] / С. В. Баранова. – Луцьк : Світлиця, 2006. – 200 с.
2. Ічанська О. М. Відповідальність майбутніх авіаційних спеціалістів в контексті проблеми безпеки / О. М. Ічанська // Актуальні проблеми психології: збірник наукових праць / за ред. С.Д.Максименка. – К. : НАУ; 2012. – Т.Х,

вип.21. – С. 73–82.

3. Кулик М. С. Інженерно-психологічні аспекти мінімізації ризиків експлуатації новітньої авіаційної техніки / М. С. Кулик // Актуальні проблеми психології : збірник наукових праць / за ред. С. Д. Максименка. – К. : НАУ; 2012. – Т.Х, вип. 21. – С. 83–91.

4. Мишина Ю. Д. Ответственность взрослых за ответственность детей / Ю. Д. Мишина. – Новосибирск : НКИ, 2000. – 212 с.

5. Петренко О. В. Внутрішній світ професіонала та психологічний простір професійної команди як ракурси аналізу надійності льотного екіпажу / О. В. Петренко // Актуальні проблеми психології: збірник наукових праць / за ред. С. Д. Максименка. – К. : ДП «Інформаційно-аналітичне агентство»; 2011. – Т.Х, вип.18. – С. 388–401.

6. Психологічна енциклопедія / автор-упорядник О. В. Степанов. – К. : Академвидав, 2006. – 242 с.

7. Савчин М. В. Психологія відповідальної поведінки / Савчин М. В. – К. : Віта, 1996. – 130 с.

УДК 59.9:378(075.8)

Іванова Н.Г., д. психол. н., доцент, начальник наукової лабораторії, Національна академія Служби безпеки України

ФОРМУВАННЯ МОТИВАЦІЇ ФАХІВЦЯ ДО ДІЯЛЬНОСТІ В ЕКСТРЕМАЛЬНИХ УМОВАХ

У статті проаналізовано проблему формування мотивації фахівця до діяльності в екстремальних умовах. Визначено ключові поняття зазначеної проблематики (мотив, мотивація, мотиваційна сфера) та розглянуто їх взаємозв'язок.

Ключові слова: екстремальні умови, мотив, мотивація, мотиваційна сфера, мотиваційний конфлікт.

В статье проанализирована проблема формирования мотивации специалиста к деятельности в экстремальных условиях. Определены ключевые понятия указанной проблематики (мотив, мотивация, мотивационная сфера) и рассмотрена их взаимосвязь.

Ключевые слова: экстремальные условия, мотив, мотивация, мотивационная сфера, мотивационный конфликт.

Постановка проблеми. Успішність діяльності в екстремальних умовах залежить не тільки від фізіологічних, розвинених когнітивних і емоційно-вольових характеристик фахівців, а й від рівня їх мотивації до цієї роботи. Остання може бути пов'язана із тривалими та інтенсивними фізичними та психологічними навантаженнями, дефіцитом часу при виконанні професійних завдань, підвищеним рівнем тривожності та потребує чітких, адекватних і конструктивних дій. Однією з важливих передумов ефективності роботи за таких умов є наявність у фахівця комплексу певних внутрішніх спонукань – мотивів до успішної професійної діяльності. Дослідження проблеми формування професійної мотивації фахівців, які працюють в екстремальних умовах, дасть змогу оптимізувати їх роботу та долати фізичні та психологічні бар'єри,