

Казак Дарья Юрьевна

Магистрант

Направление: Психология

Магистерская программа: Общая психология и психология личности

Формирование психологической устойчивости личности в сложных условиях

Аннотация. В статье рассматривается вопрос авиационной психологии, действительная природа явления устойчивости личности на примере летчиков-инструкторов, военнослужащих учебного авиационного полка, в ходе обучения курсантов высшего учебного заведения летному делу, теоретических основ подготовки и летной практики.

Ключевые слова: сложные условия, стресс, устойчивость личности, тревожность, адаптация.

Специфика летной деятельности, первоначально характеризуется отрывом летчика от земли, что определяет специфическую сложность профессиональной деятельности. Быстротечность, динамичность, неповторимость событий во время полета, шумы, вибрация, ускорение, навигация, метеоусловия и длительность полета вносят в психологическую составляющую профессии сложную корреляцию. Далеко не каждый человек способен физически и психологически справиться с подобным потоком постоянно меняющейся информации, для отбора наиболее подходящей кандидатур профессии летчика-инструктора предъявляются высокие требования к психофизиологическим данным личности [2].

Понятие «психологическая устойчивость личности» сформировалось во многом благодаря военным психологам. В области военной психологии, данное понятие рассматривается как феномен «способность противостоять негативному влиянию напряженности на поведение и действие человека».

Стоит вычислять психологическую устойчивость следующим образом: сравнивать результаты деятельности человека, который сначала выполнял задание в обычных условиях, а затем под воздействием факторов, вызывающих психическое напряжение [4].

Так, к примеру, выполняя самостоятельный полет, летчик способен полностью контролировать движение самолета, его траекторию, положение в пространстве, динамику, показатели приборов, сплоченные действия экипажа, взлет и посадку, быть уверенным в благополучном исходе выполняющегося полета. Если же производится учебный полет, за штурвалом корабля находится курсант, не имеющий опыта управления самолетом, летчик-инструктор обязан распределить свое внимание не только на необходимые составляющие полета, но и на действия курсанта, его внимательность, способность, теоретическую изученность упражнения, а так же его действия и поведение за штурвалом, ведь мельчайшая ошибка в управлении самолетом, может повлечь за собой катастрофические последствия связанные с жизнью всего экипажа, инцидент или же происшествие. Не трудно представить, в каком спектре эмоций находится командир корабля, летчик-инструктор, ведь от его команд, действий и указаний зависит исход полета: судьба членов экипажа, пассажиров, транспортируемого груза и собственно воздушного судна.

Для того чтобы понять действительную природу явления устойчивости личности, необходимо рассматривать его, с одной стороны, в контексте целостного поведения индивида, а с другой – в аспекте относительной самостоятельности составляющих его компонентов и уровней. Динамическая и содержательная характеристики этих уровней поведения являются теми важными полюсами, под влиянием которых формируется устойчивость личности как своеобразная форма поведения человека [5].

Еще один подход к устойчивости разрабатывают В.Э. Чудновский, Л.И. Анцыферова, Б.Ф. Ломов, Л.Г. Дикая, устойчивость связывается с активностью и успешностью самореализации личности и рассматривается как результат филогенетического и онтогенетического развития индивида. Данное

направление в исследовании психологической устойчивости основывается на работах Н.И. Непомнящей, которая также обращалась к проблеме индивидуально-дифференциальных различий, но понимал под ними типы восприятия и наблюдения, памяти, внимания, другими словами – организацию психических познавательных процессов.

Примерно 90% информации командир воздушного судна получает за счет органов зрения, опираясь на данный факт, стоит отметить возникновение зрительно-вестибулярных и вестибулярных иллюзий (например, иллюзии большой и малой высоты, иллюзии «полуденного миража», иллюзия уклона и крена, кабрирования и пикирования), что напрямую влияет на психологическую устойчивость личности [1].

Основываясь на вышесказанном, было проведено эмпирическое исследование формирования психологической устойчивости личности в сложных условиях на базе инструкторского авиационного полка. В исследовании участвовали мужчины в должности летчиков-инструкторов, в возрастных пределах от 23 до 50 лет. Основной целью данного экспериментального исследования явилось изучение особенностей формирования психологической устойчивости личности в сложных условиях. В процессе исследования были использованы следующие методики [3]:

1. Методика Ч.Д. Спилбергера на выявление личностной и ситуативной тревожности.

2. Многоуровневый личностный опросник «Адаптивность» (МЛЮ-АМ) А.Г. Маклакова, и С.В. Чермянина.

3. Опросник социально-психологической адаптации К. Роджерса и Даймонда.

Первая методика показала, данные о личностной тревожности в следующих уровнях: низкий, умеренный, высокий – 32%, 44%, 24% соответственно. Личностная тревожность представляет собой конституциональную черту, обуславливающую склонность воспринимать угрозу в широком диапазоне ситуаций. При высокой личностной тревожности

каждая из этих ситуаций будет обладать стрессовым воздействием на субъект и вызывать у него выраженную тревогу, беспокойство и страх угрозы жизни. Для низкотревожных людей, напротив, требуется пробуждение активности, подчеркивание мотивационных компонентов деятельности, возбуждение заинтересованности, высвечивание чувства ответственности в решении тех или иных задач

Вторая методика, опросник «Адаптивность», показала численные результаты уровней адаптации – 28%, 44%, 28%. Лица первой группы, низкой адаптации, обладают низкой нервно-психической устойчивостью, конфликтны, могут допускать асоциальные поступки. Большинство лиц второй группы обладают признаками различных акцентуаций, которые в привычных условиях частично компенсированы и могут проявляться при смене деятельности. Поэтому успех адаптации зависит от внешних условий среды. Лица третьей группы достаточно легко адаптируются к новым условиям деятельности, быстро входят в новый коллектив, достаточно легко и адекватно ориентируются в ситуации, быстро вырабатывают стратегию своего поведения. Как правило, не конфликтны, обладают высокой эмоциональной устойчивостью.

Обработка результатов третьего опросника показала примерно схожую процентную картину подразделения, однако анализ адаптации проводился углубленный, по 13 шкалам.

Состояние реактивной (ситуационной) тревоги возникает при попадании в стрессовую ситуацию и характеризуется субъективным дискомфортом, напряженностью, беспокойством и вегетативным возбуждением. Естественно, это состояние отличается неустойчивостью во времени и различной интенсивностью в зависимости от силы воздействия стрессовой ситуации. Таким образом, значения итоговых показателей позволяет оценить не только уровень актуальной тревоги испытуемого, но и определить, находится ли он под воздействием стрессовой ситуации и какова интенсивность этого воздействия на него.

Обобщая данные, можно сделать вывод, что в резко изменяющихся условиях, основная часть испытуемых находится в допустимых пределах уровней тревожности и адаптации, у этих лиц высокий уровень психологической устойчивости личности. Однако приблизительно 24 % испытуемых нуждается в личностной беседе или же требуют наблюдения психолога. Это говорит о необходимости ведения работы по обеспечению постоянного контроля за психологическим здоровьем всего личного состава подразделения.

Литература

1. Авиационная психология и человеческий фактор: учебно-методическое пособие / Сост. Д.А. Евстигнеев. Ульяновск: УВАУГА, 2005.
2. Алякринский Б.С. Основы авиационной психологии. М.: Воздушный транспорт, 1985.
3. Батаршев А.В. Базовые психологические свойства и профессиональное самоопределение личности: Практическое руководство по психологической диагностике. СПб.: Речь, 2005.
4. Ермолаева М.В. Смысловые факторы эмоциональной устойчивости // Компоненты адаптационного процесса / Под ред. В.И. Медведева. Л.: Наука, 1984.
5. Козлов В.В. Человеческий фактор: история, теория и практика в авиации. М.: Полиграф, 2002.