

УДК 159.9.07

Кравчук А. А.

студент

Слюсарева М. А.

студент

Прохненко А. В.

студент

Кубанского государственного университета

Slyusareva M. A.

student

Prohnenko A. V.

student

Kravchuk A. A.

student

Kuban State University

**ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ СТРЕСС ЛЕТЧИКА ПО ВРЕМЯ ПОЛЕТА И
ПУТИ ЕГО ПРЕОДАЛЕНИЯ.**

**PSYCHOLOGICAL STRESS OF THE PILOT DURING THE
FLIGHT AND WAYS OF ITS OVERCOMING.**

Аннотация: Целью данной научной работы является исследование фактора психологического стресса у летчиков и его последствия. Так же проанализированы возможности формирования у молодых пилотов навыков преодоления стресса и адекватных поведенческих и когнитивных карт. Рассмотрены механизмы, влияющие на снижение стресса и причины его возникновения.

Ключевые слова: *летчик, саморегуляция, психологический стресс, поведение, метопознание.*

Annotation: *The purpose of this scientific work is to study the factor of psychological stress in pilots and its consequences. It also analyzes the possibility of forming young pilots skills to overcome stress and adequate behavioral and cognitive maps. The mechanisms that affect stress reduction and the causes of its occurrence are considered.*

Key words: *pilot, self-regulation, psychological stress, behavior, metacognition.*

В настоящее время значительно понизился уровень профессиональной подготовки авиационного персонала в результате сокращения военно-учебных заведений, снижения опыта руководящего состава по организации и проведению полетов и как результат – снижение требовательности в вопросах безопасности полетов. В то же время, в современных условиях, несмотря на снижение количества полетов, происходит значительное повышение аварийности в авиации Вооруженных Сил, связанной с человеческим фактором безопасности полетов. Происходит обострение противоречий между требованием руководства страны к обеспечению безопасности полетов и возможностью авиационного персонала по ее реализации. Для устранения вскрытых противоречий необходимо исследовать влияние уровня профессиональной компетентности авиационного персонала в вопросах безопасности полетов на его способность преодолевать воздействия стрессовых ситуаций в экстремальных условиях авиационной деятельности.

Оперативный полет требует от пилота особых способностей, которые включают в себя действия в сложных, неопределенных и непредвиденных ситуациях. Чтобы достичь высокого уровня безопасности и

производительности, пилоты должны использовать адекватные когнитивные стратегии и управлять своим стрессом.

Многие отечественные и зарубежные ученые пытались предложить свои модели обучения людей. Тем не менее, анализ несчастных случаев, дисфункций и профессиональной переориентации среди пилотов военно-воздушных сил показывает, что есть возможности для дальнейшего совершенствования, особенно в связи с тем, что сложность военных операций и систем продолжает расти, а вместе с тем повышается стрессовая интенсивность.

Недавние открытия в области нейропсихологии и нейробиологии пролили свет на когнитивную, поведенческую и эмоциональную адаптацию. Эти результаты позволяют представить новые подходы к обучению пилотов, помогая улучшить их когнитивную и эмоциональную адаптацию.

Знания и навыки, приобретенные пилотами в результате обучения и опыта, необходимы, но не достаточны для обеспечения успеха их миссий. Пилоты должны постоянно корректировать свой уровень когнитивного участия в зависимости от требований окружающей среды и самовосприятия эффективности. Например, здраво отдавать себе отчет о своей усталости, уровня нагрузки и своего психологического и физического состояния. (например, воспринимаемая усталость, воспринимаемая рабочая нагрузка)[2].

Это непрерывное регулирование когнитивного управления позволяет пилотам вовремя и эффективно реагировать на меняющуюся ситуацию и адаптироваться под нее, тем самым поддерживая свою работоспособность на должном уровне, избегая чрезмерной усталости. Такой когнитивный контроль является одним из ключей к когнитивной и поведенческой адаптации в сложных динамических ситуациях и зависит от метапознания. [4].

Метапознание относится к знаниям, оценке и регулированию собственных когнитивных процессов и представлений [6]. В сложных условиях метакогнитивные навыки имеют решающее значение для эффективной работы [1]. В большинстве случаев метакогнитивное обучение нацелено на понимание ситуации, принятие решений или управление контролем процесса.

В психологической литературе наиболее часто среди личностных ресурсов упоминаются внутренний локус контроля, адекватная самооценка и оптимальный уровень тревожности. Сюда же часто относят оптимизм (и положительную переоценку ситуаций). Среди них так же особым образом выделяют «жизнестойкость» [3]. Подобный подход так же был рассмотрен отечественным психологом Леонтьевым.

Его исследование подтвердило пагубное влияние стресса на организм. Результаты показали, что при низкой выраженности всех трех компонентов жизнестойкости вероятность заболевания оказалась равна 92,5 %, при высоком уровне одного из компонентов 71,8 %, при высоком уровне двух компонентов 57,7 %, и при высоком уровне всех трех компонентов 1,1%. Эти цифры говорят не только о значимости компонентов жизнестойкости в предотвращении стрессогенных расстройств, но и о системном, синергическом характере их взаимодействия между собой [2].

Важно отметить, что повышение этой самой жизнестойкости и метакогнитивных навыков обычно не устраняют причины стресса. Управление стрессом является частью более широкой темы регуляции эмоций. Исследования по этой теме показывают, что существует три группы преднамеренных стратегий регуляции эмоций: (а) избегание эмоционально значимых стимулов, (б) модуляция эмоциональных реакций и (в) когнитивные изменения или переоценка, которые включают изменение нашего мышления о ситуации. Среди них можно выделить как неэффективные, так и напротив, имеющие конструктивные последствия.

Когнитивные изменения, которые составляют основу когнитивно-поведенческой терапии (КПТ), как показывают исследования зарубежных и отечественных ученых, являются одной из наиболее эффективных стратегий, предположительно потому, что они обращаются непосредственно к причине эмоций [5].

КПТ использует метакогнитивные методы, такие как когнитивная реструктуризация, которые стремятся улучшить доступ к более адаптивным способам мышления или представлениям событий, которые вызывают стресс. Многочисленные исследования продемонстрировали эффективность КПТ в управлении стрессом и отрицательным воздействием, как у пациентов, так и у здоровых людей, а также в профессиональных условиях [5;6].

Проанализировав несколько исследований, посвященных оценке эффективности КПТ для управления стрессом у военнослужащих, можно сделать предположение, что девять 45-минутных сеансов КПТ могут улучшить психосоциальный комфорт [3].

Другие исследования, сделанные теми же учеными, но с участием новобранцев военно-морского флота показали аналогичные результаты для психосоциального комфорта [3]. Более того, процент обученных КПТ новобранцев, отделенных от военно-морского флота в период тренировок с высокой нагрузкой, был почти вдвое меньше, чем число контрольных новобранцев. Позже была проверена эффективность «более легкого» вмешательства КПТ (включающего только две 40-минутные сессии) для новобранцев армии. Они нашли положительные преимущества в психологической адаптации, с увеличением позитивного настроения и уменьшением дистресса. В течение последнего десятилетия КПТ расширилась и теперь включает методы, направленные на повышение осознанности.

Подобные технологии и идеи продвинулись во многих военных отраслях и признаются достаточно эффективными. Однако это не означает, что проблема стресса уже решена.

Известно, что опытные пилоты-курсанты испытывают сильный стресс, а некоторые исследования показали, что стресс, тревога или негативное настроение отрицательно связаны с успехами в обучении [6].

В связи с этими результатами, представляется особенно важным изучать способы более эффективно снимать стресс и улучшать когнитивные адаптационные навыки и обучать им летчиков, как одних из тех, кто наиболее подвержен сильному воздействию стресса.

Использованные источники:

1. Белан Е.А. Жизненная ситуация как необходимое условие реализации активности личности. 2011.
2. Леонтьев Д. 2010. Психологические ресурсы для преодоления стрессовых ситуаций, в материалах Международной научно-практической конференции, Кострома, 2010, (2): 40–42. Матвеев, А. (Ред.). 1966.
3. Крюкова Т.Л. Психология совладающего поведения. Кострома, 2004.
4. Amalberti, R. (2001). La conduite des systèmes à risques [Driving risky systems]. Paris, France: Presses Universitaires de France.
5. Butler, A. C., Chapman, J. E., Forman, E. M., & Beck, A. T. (2006). The empirical status of cognitive-behavioral therapy: A review of meta-analyses. *Clinical Psychology Review*, 26 (1).C.17–31.
6. Campbell, J. S., Castaneda, M., & Pulos, S. (2010). Meta-analysis of personality assessments as pre-dictors of military aviation training success. *The International Journal of Aviation Psychology*,20(1).C. 92–109.