

РОЛЬ ПСИХОЛОГА В УПРАВЛЕНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ НАДЕЖНОСТЬЮ ПИЛОТОВ

В.В. Козлов - член Экспертного совета в области ГА России, член Совета ОРАП

Профессиональная надежность пилота – фундаментальное свойство, авиационной системы, гарантирующее безаварийность летной работы. Профессиональная надежность - это системное свойство пилота, обеспечивающее его способность предусматривать и предотвращать возникновение особой ситуации полета, а также сохранять заданное качество деятельности при ее развитии, и обусловленное совокупностью взаимосогласованных (гармонизированных) характеристик самого пилота, воздушного судна и окружающей среды.

Становится очевидным, что указанное свойство зависит от состояния трех компонентов: пилота, воздушного судна, окружающей среды. Что касается воздушного судна и окружающей среды, то они должны быть эргономичны. Состояние же пилота, как профессионала, определяется не только техническим образованием и подготовкой, но и рядом других характеристик, которые в основном являются прерогативой психолога. Чтобы наглядно представить роль последнего в управлении профессиональной надежностью пилотов необходимо выделить те характеристики со стороны пилота, которые ее определяют. На основе результатов расследования авиационных событий и данных научной литературы, оказалось возможным обосновать эти характеристики и объединить их в понятие «потенциал профессиональной надежности пилота» или проще «потенциал надежности пилота» (ПНП). В него вошли:

- духовное развитие;
- профессиональная мотивация (потребностно – мотивационная сфера);
- профессиональная готовность;
- профессиональная работоспособность;
- профессионально важные качества.

Именно данные характеристики пилота в случае их недостаточного развития не только снижают его потенциал надежности, но и выступают непосредственной причиной выполняемых им нестандартных действий (ошибок и нарушений). Рассмотрим подробнее названные характеристики ПНП и определим роль психолога в управлении ими.

Духовное развитие личности – фундаментальное качество пилота (диспетчера, другого специалиста), гарантирующее его личную защиту от нарушения законов и правил профессиональной деятельности и порождающее высокую мотивацию на труд. Духовное начало в любом человеке превалирует над психическим и физическим, обуславливает их, и представляет собой, в первую очередь, внутреннюю «цензуру», определяющую нравственность или безнравственность его поведения, поступков и действий. Другими словами, духовное начало – это «ядро» личности человека. Оно, как отмечалось выше, оказывает сильное влияние на мотивацию человека к труду. Основными слагаемыми духовности, определяющими потенциал надежности пилота (диспетчера, другого специалиста), уровню развития которых следует уделять особое внимание, являются: совесть, стыд, долг, ответственность, стремление прийти на помощь и др. Человек с низким уровнем развития перечисленных качеств – потенциально опасен. Именно состояние духовной сферы отличает профессионала от ремесленника: оба они мастера своего дела, но профессионал никогда не сделает того, что запрещено правилами, а ремесленник сделает. Вполне очевидно, что только психолог при оценке психического здоровья и профессионально важных качеств способен первым определить духовное развитие пилота (диспетчера, другого специалиста) и дать обоснованное заключение, определяющее его дальнейшую судьбу.

Профессиональная мотивация - это важнейший психический механизм регуляции деятельности пилота (диспетчера, другого специалиста), побуждающий на выполнение конкретного задания, отклонения в функционировании которого часто становятся причиной нестандартных действий (ошибок или нарушений). Отклонения могут проявляться в разных

видах: а) снижение мотивации на работу; б) неспособность своевременно изменить мотив, когда этого требуют обстоятельства; в) мотивированность на заведомо опасные действия и т.п.

Снижение мотивации может наблюдаться, когда пилот (диспетчер, другой специалист) задумал завершить работу в организации или профессиональную деятельность вообще. Очень важно это своевременно обнаружить и принять меры. Нередко встречаются ситуации, требующие изменения мотива, т. е. переключения на другую деятельность. Например, прекратить заход на посадку и уйти на второй круг. Или отказаться от ранее намеченного плана текущей работы. К сожалению, не всем удается своевременно и оперативно изменить мотив, что приводит к снижению безопасности и эффективности деятельности. Встречаются случаи мотивированности пилота (диспетчера, другого специалиста) на заведомо нестандартные действия, т. е. нарушения (нарушение правил пилотирования, выдача команд, несоответствующих нормативным документам и т. д.). Это крайне опасно и приводит к негативным последствиям. Борьба двух мотивов: эффективности и безопасности полетов в случае приоритета первого (эффективности) может стать причиной неверных решений и ошибок. Безусловно, о роли профессиональной мотивации и управления ею в интересах обеспечения безопасности полетов может правильно рассказать на занятиях по человеческому фактору только психолог.

Третья характеристика пилота (диспетчера, другого специалиста), определяющая потенциал его надежности, – профессиональная готовность. Последняя понимается, как совокупность необходимых знаний, навыков и умений, обеспечивающих эффективное и безопасное выполнение профессионального задания и действий в особых (нештатных) ситуациях. Профессиональная готовность складывается из общей обученности (квалификации) и подготовки к выполнению конкретного задания в конкретных условиях. Она представляет собой многогранное явление, включающее не только знания о выполняемой деятельности, ее инструменте и окружающей среде, но и самом себе, своих возможностях и ограничениях, приемах управления собственным состоянием и др. Целесообразно выделять следующие виды низкой профессиональной готовности: а) невысокая квалификация пилота (диспетчера, другого специалиста); б) слабая подготовка к предстоящей деятельности; в) недостаточная подготовка к действиям в особых (нештатных) ситуациях; г) неподготовленность в области человеческого фактора и управления ресурсами экипажа. Учитывая, что в профессиональную готовность входят знания, навыки и умения, формируемые в процессе подготовки в области человеческого фактора и управления ресурсами экипажа, то роль психолога становится очевидной в повышении ПНП (диспетчера, другого специалиста).

Четвертая характеристика, определяющая потенциал надежности, – состояние профессиональной работоспособности. Профессиональная работоспособность пилота (диспетчера, другого специалиста) – это свойство, определяемое уровнем функционирования психических и физиологических систем и характеризующее его способность выполнять профессиональную деятельность с требуемым качеством в течение заданного времени. Профессиональная работоспособность зависит в первую очередь от состояния здоровья, наличия функциональных резервов организма и психо – эмоционального напряжения. По своей значимости она несколько не уступает профессиональной готовности. Известны случаи, когда высоко профессиональный экипаж не смог успешно парировать возникшую на борту особую ситуацию в силу выраженного снижения работоспособности (развития утомления). Поэтому выделяют два негативных состояния профессиональной работоспособности: а) снижение; б) потерю. Снижение профессиональной работоспособности происходит в процессе труда из-за расходования ресурсов организма и проявляется развитием утомления. Потеря наблюдается при внезапном проявлении острого заболевания или воздействии опасного фактора полета. Профессиональная работоспособность и утомление являются одной из приоритетных тем на занятиях по человеческому фактору, которые проводит психолог.

Пятая характеристика, определяющая потенциал надежности, – развитие профессионально важных качеств (ПВК). Выделяют пять групп ПВК: личностные, интеллектуальные, психофизиологические, физиологические и физические. Для каждой категории специалистов существуют свои приоритетные ПВК, которые служат фундаментом потенциала надежности пилота (диспетчера, другого специалиста). Духовное развитие, рассмотренное нами выше как самостоятельный компонент потенциала надежности, нередко рассматривается как личностные ПВК. Нет сомнения в том, что из человека, не отвечающего по своим качествам требованиям летной (другой) профессии никогда надежного пилота (диспетчера, другого специалиста) не получить. Отсюда становится понятной огромная роль психолога в проведении качественного профессионального психологического отбора и управлении профессиональной надежностью пилота (диспетчера, другого специалиста).

Авиационный психолог способен радикально изменить подход при расследовании авиационных событий в авиакомпании и повысить их эффективность. Набившая оскомину своей непродуктивностью известная формула расследования, где результатом является обнаружение нестандартного действия пилота (диспетчера, другого специалиста), называемого, как правило нарушением, а в качестве рекомендаций обозначены привлечение его к ответственности и доведение информации до всего персонала, может быть существенно скорректирована и даже «изъята из обращения». Психолог, опираясь на свои знания, способен установить психический механизм нестандартного действия, вскрыть его природу (ошибка или нарушение), выявить непосредственную и системную (главную) причины и обосновать необходимые предложения по профилактике. Особенно это важно делать в условиях внедрения СУБП, где требуется четко дифференцировать ошибки и нарушения, и исключать наказание за ошибки. Важно понимать и другое: без выявления системной (главной) причины события и разработки мероприятий по ее устранению само расследование становится пустышкой, и значимость его ничуть не меняется даже после утверждения акта (отчета) высоким должностным лицом.

Таким образом, изложенный подход, построенный на анализе характеристик предложенного потенциала надежности пилота (диспетчера, другого специалиста) позволил определить роль и значимость психолога в управлении профессиональной надежностью указанных категорий специалистов. Безусловно, рассмотренными направлениями деятельность психолога не ограничивается.

Козлов Валерий Владимирович - доктор медицинских наук, профессор, член Экспертного совета в области ГА России, член Совета ОРАП