

## **ПСИХОЛОГІЧНИЙ “СУПРОВІД” ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАСПЕЦІАЛІСТІВ У КРИЗОВІ ПЕРІОДИ ЖИТТЯ**

(опубліковано: Луппо С.Е. Психологічний супровід професійної діяльності авіа спеціалістів у кризові періоди життя: матеріали VI Всеукраїнської наук.-практ. конференції, 16-18 березня 2005 р. [«Гуманітарна освіта в профільних вищих навчальних закладах: проблеми і перспективи»]. – Київ: НАУ, 2005. – Т. 1. - С.135-136)

За даними різних джерел, від 70 до 90% авіаційних подій відбувається з причини так званого “людського фактору”. Саме цим поняттям, яке відображує “навмисні дії авіаційного спеціаліста”, або “огріхи і помилки у його професійних діях”, експерти пояснюють збої в роботі системи “людина – техніка – середовище”, які трапляються саме через вину людини. При цьому мається на увазі ціла низка причин, які можуть сприяти виникненню неадекватних професійних дій спеціаліста: це і рівень його професійної і фізичної підготовки, і індивідуальні психологічні та психофізіологічні характеристики, і функціональний стан, і ресурсні можливості організму та психіки. Причому, останні фактори є найбільш небезпечними у плані “провокування” збоїв у діяльності: виявлено, наприклад, що стани нервово-психічного напруження, тривожності, туги, страху, які зазвичай виникають у людини у відповідь на стресові життєві події, призводять до зниження вольового і когнітивного контролю за діяльністю, виснаження ресурсних можливостей, порушення системи саморегуляції. Тому особливо великою стає небезпека негативного впливу “людського фактору” на професійну діяльність авіаспеціаліста у кризові, переломні моменти життя. Це може бути пов’язано з психотравмуючою подією, внаслідок якої раптово змінюється його життєва ситуація (тяжким захворюванням або втратою близької людини, зрадою дружини, розлученням, тощо), або довготривалим перебуванням у виснажливих для психіки складних життєвих обставинах, викликаних побутовими або фінансовими складнощами, порушеннями системи родинних взаємин, довготривалою конфліктною ситуацією, тощо.

Людина, яка переживає кризу, глибоко занурюється у власні переживання, намагаючись осмислити те, що з нею відбувається. І можна лише уявити, скільки внутрішньої енергії вона витрачає для того, щоб зберегти у цей складний для себе час, коли всередині у неї панує хаос, оптимальний рівень працездатності! Хоча звісно, що у процесі професійної діяльності у представників екстремальних та “відповідально” навантажених професій, виникає так звана “трудова домінанта”, завдяки якій за допомогою вольового зусилля їм вдається на деякій час запобігти зниженню ефективності праці шляхом мобілізації ресурсних можливостей організму та психіки. Однак, “вартість” такої вольової напруги виявляється занадто високою: за гіперстимуляцію адаптивних систем людина розплачується функціональним занепадом організму, якій значно підвищує ризик виникнення помилок діяльності і професійної неспроможності. Тому, запобігання деструктивному впливові кризових переживань на професійну діяльність авіаційних спеціалістів - один з найважливіших шляхів подолання негативної дії “людського фактору” в авіації, а, отже, одна з головних задач авіаційного психолога, яка потребує нових рішень, впровадження нових стратегій психологічного “супроводу” професійної діяльності авіаспеціаліста.

Як звісно, на даний час в авіаційній психології найбільш розповсюдженою стратегією роботи з льотним та диспетчерським складом є орієнтація на оптимізацію

**психофізіологічних** ресурсів активності, для чого використовуються різноманітні методи психофізіологічної регуляції. Однак, треба признати, що ці методи спрямовані лише на короточасне поліпшення функціонального стану людини і ніяк не допомагають їй у розв’язанні “проблемного вузлу”, який власне і привів до кризи. Тому найбільш ефективною ми вважаємо стратегію, спрямовану на актуалізацію ресурсів активності вищих рівнів саморегуляції людини. Основою її впровадження є розуміння особистості як “процесу перманентного змінювання”, як особливої - саморегулюючої - системи відносин зі світом. Ця система має ієрархічну побудову, у якій рівень психофізіологічної саморегуляції – найнижчий, а вже “над” ним набудовуються інші: рівень соціоадаптивної саморегуляції; смислової саморегуляції; і, нарешті, найвищий - екзистенційний рівень (або рівень самодетермінації), на якому у повній мірі визволяється життєтворчий потенціал особистості, здійснюється робота зі смислоперетворення, з керування своєю смисловою регуляцією. Отже, вибір стратегії психологічного “супроводу” авіаційного спеціаліста, якій переживає життєву кризу, - це, на наш погляд, вибір між “поверховою” стратегією його адаптації до кризової ситуації шляхом управління психофізіологічними ресурсами його організму – та між стратегією укріплення “ядерних” характеристик особистості, сприяючих розкриттю глибинних ресурсів життєтворчої активності.

Ми глибоко переконані, що тільки орієнтація на базові параметри особистісної регуляції вищого –екзистенційного - рівню, такі, як усвідомленість власного життя, відповідальність, свобода особистісної активності і вибору, рухомість ціннісно-смислової системи - дозволить авіаційному психологу визначити за мету своєї роботи з авіаспеціалістом не “врятування” його від тяжких емоцій, якімі завжди супроводжуються “перехідні” етапи життя, а допомогу у визволенні транспотенціалів, у піднятті його на новий рівень особистісної активності і регуляції – рівень самодетермінації. А це, безперечно, сприятливо відіб’ється на його професійної активності та надійності.