

Особливості вибору каузальних схем орієнтації членів льотних екіпажів у соціально-психологічному контексті спільної діяльності

Кожен вид професійної діяльності передбачає певну взаємодію між працівниками, в процесі якої відбувається включення в дію різноманітних регуляторів соціальної поведінки особистості. Важливий аспект такої регуляції пов'язаний з розумінням сторонами взаємодії причин поведінки, яку вони спостерігають з іншого боку. Розробці відповідної проблематики приділялася у соціальній психології значна увага. Зокрема, в рамках когнітивного напрямку була напрацьована теорія когнітивної відповідності та ідея приписування, теорія каузальної атрибуції, проаналізовані різноманітні ефекти атрибуцій (F.Heider, H.Kelly, L.Ross, та ін.).

Загальні закономірності соціального сприйняття та формування соціальної поведінки мають істотні особливості у окремих видах професійної діяльності в наслідок дії специфічних чинників змісту та умов праці, організації діяльності тощо. Діяльність льотних екіпажів в цьому сенсі є показовим прикладом. Враховуючи значну специфіку цієї діяльності, є необхідність вивчення специфіки притаманних їй атрибутивних явищ.

І пілот, і командир повітряного судна володіють певним репертуаром каузальних схем, завдяки яким вони орієнтуються

у соціальному контексті екіпажної роботи та інтерпретують для себе різноманітні епізоди суб'єкт-суб'єктної взаємодії.

Працюючи в умовах найбільш поширеної на сьогодні в авіакомпаніях практики комплектування екіпажів на один рейс, пілот постає перед необхідністю пояснювати самому собі, якими саме причинами обумовлене те, що різні командири повітряного судна, з якими він літає як член екіпажу, певним чином реагують на його думку з тих чи інших питань, на його пропозиції щодо вибору однієї з альтернатив при прийнятті певних рішень; на його бажання взяти на себе пілотування повітряного судна на тих чи інших ділянках та етапах польоту; на недоліки або помилки у його діях; і т. ін. В цих випадках пілот дістає інформацію з багатьох спостережень, і на їх основі, виступаючи в якості атрибутора, приписує певні риси не тільки кожному окремому командирі відповідно до особливостей його індивідуального реагування, але й усім командирам авіаційної компанії взагалі відповідно до їх спільних поведінкових особливостей.

Подібним чином і командир повітряного судна, спираючись на свій досвід польотів з різними пілотами, приписує їм деякі риси, наявністю яких пояснює для себе особливості і закономірності їх поведінки.

При виникненні особливої ситуації кожен з членів екіпажу виділяє у картині подій не тільки динаміку параметрів польоту та стану бортових систем, але й поведінкові реакції напарника. Льотчик в подібних ситуаціях опиняється перед необхідністю адекватних дій не тільки у площині процедур пілотування, але й

у площині узгодженої суб'єкт-суб'єктної взаємодії. Це вимагає розуміння конфігурації можливих чинників поведінки іншого члена екіпажу і неминуче включає атрибутивні механізми. Основою для атрибуції за цих умов стає окреме спостереження, пов'язане з конкретною особливою ситуацією. Залишається відкритим питання, чи слід трактувати атрибуції членів екіпажу за цих обставин одиничними, чи до їх аналізу треба підходити як до серійних.

Атрибуція на основі одиничного спостереження ставить людину перед необхідністю врахувати певну конфігурацію чинників, сукупністю яких можливо викликано феномен, що спостерігається. Атрибуція на основі серії спостережень дозволяє людині сформувати розрізнявальну модель, спроможну пояснювати відмінності між ефектами тими чи іншими змінами чинників. Людина за цих обставин керується коваріаційним принципом, приписуючи ефект одній з можливих причин, одночасно з виникненням якої він змінюється.

В останньому випадку спостерігаються такі відмінні явища, як явище „обезцінювання” певної можливої причини поведінки, виникнення якого пов'язане з наявністю інших припустимих причин, або, навпаки, явище „підсилювання”, коли певна зовнішня причина спроможна підсилювати враження від ефекту, який спостерігається. Такою зовнішньою причиною у діяльності члена льотного екіпажу може бути надзвичайна важливість дій, які виконуються; наявність ризиків; висока „ціна“ питання; підвищена складність операцій.

Є підстави припускати наявність специфічних закономірностей у виникненні диспозиційних та ситуативних атрибуцій у членів льотних екіпажів. Треба враховувати, що льотна робота відзначається значним спектром ситуативних чинників, до переліку яких зазвичай відносять виконання певної ролі, вступ в дію певного правила, груповий консенсус тощо.

Цікавим є питання про особливості проявів так званої „фундаментальної помилки атрибуції” (L.Ross, 1977) та переоцінки диспозиційних чинників в умовах неочевидності дійсних причин певних реакцій людини на поточні ситуації у пілотській кабіні. Окремим надзвичайно важливим аспектом проблеми атрибутивних спотворень у інтерпретації чинників поведінки є дуже ймовірне виникнення цих явищ у процесі розслідування авіаційних подій.

Важливість подальшої розробки окресленої проблематики пов'язана з потребою у підвищенні ефективності системи підготовки осіб льотно-підйомного складу з проблематики фактору людини в авіації, зокрема у вдосконаленні існуючих та створенні нових програм CRM для їх запровадження у центрах тренажерної підготовки екіпажів.