

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний авіаційний університет



**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
ПСИХОЛОГІЇ ДІЯЛЬНОСТІ
В ОСОБЛИВИХ УМОВАХ**

МАТЕРІАЛИ

IV Міжнародної науково-практичної конференції

14-15 квітня 2009 р.



Київ 2009

УДК: 009 (082)

Актуальні проблеми психології діяльності в особливих умовах:
матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції
/ за заг. ред. О.В. Петренка, О.М. Ічанської (Київ, 14-15 квітня 2009 р.)
/ М-во освіти і науки України, Нац. авіац. ун-т. – К. : Вид-во Нац. авіац. ун-ту
«НАУ-друк», 2009. – 144 с.

Містить матеріали доповідей щорічної науково-практичної конференції з проблем психології діяльності в особливих умовах.

Організаційний комітет

Голова

В.П. Харченко, д.т.н., проф., заслужений діяч науки і техніки України, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки, проректор з наукової роботи Національного авіаційного університету

Заступник

О.В. Петренко, к.психол.н., доц., завідувач кафедри авіаційної психології, заступник з наукової роботи директора Гуманітарного інституту Національного авіаційного університету

Члени оргкомітету:

В.Г. Панок, проф.

О.М. Долгова, доц.

О.М. Ічанська, доц.

О.М. Назарук, доц.

О.В. Сечейко, доц.

О.В. Гірчук, старш. викл.

В.В. Злагодух, старш. викл.

О.В. Івачевська, зав. лаб.

Н.С. Хімченко, викл.

Секретаріат конференції:

О.В. Гірчук (голова)

П.В. Кіреєв

*Рекомендовано до друку вченою радою
Гуманітарного інституту Національного
авіаційного університету
(Протокол №6 від 11 березня 2009 р.)*

© Національний авіаційний
університет, 2009

7. моделююча функція;
8. комунікативна функція;
9. координаційна функція;
10. інтегруюча функція;
11. творча функція;
12. функція підтримки психічного здоров'я та рівноваги, як окремого індивіду, так і для суспільства в цілому.

Перелічені функції міфу, на наш погляд, не вичерпують зміст даного поняття і лишають широке поле для подальших наукових пошуків у сфері вивчення міфічного компоненту свідомості людини, його значення, впливу на розгортання її персонального життєвого шляху.

Олександр Сосненко

м. Київ

„Включеність” тренажерного інструктора – „психологічний” фактор якості тренажерної підготовки

В галузі тренажерної підготовки льотного складу інструктор (SFI [1]), як „психологічний” фактор методичного забезпечення наземної підготовки льотного складу, знаходиться поза увагою, як розробників так і експлуатантів авіаційних тренажерів. Між тим, він є головним чинником та визначальною ланкою якості підготовки льотного екіпажу [2].

Свою ключову роль в якісній підготовці пілота інструктор реалізує через свою "включеність" в інформаційно-емоційне середовище тренажерного польоту. Під "включеністю" розуміється обсяг інформаційного поля, завдяки якому інструктор здійснює тренувальний процес з підготовки льотного екіпажу. Цей „обсяг” включає в себе крім такої звичайної характеристики тренажерного польоту, як адекватна, для навчання курсанта, модель польоту (його аеродинамічні, просторові, експлуатаційні параметри), також і психологічний стан та професійну поведінку курсанта під час виконання ним „польотного” завдання. Лише об'єднавши "включеність" інструктора з його досвідом, можна створити принципово нову, більш ефективну тренажерну систему наземної підготовки пілотів сучасного повітряного судна. Саме використання такої системи дозволить не тільки прискорити здобуття курсантом необхідних процедурних навичок з пілотування, а ще і, в разі необхідності, провести і цілеспрямовану психофізіологічну корекцію його професійно важливих якостей.

Згідно до раніше існуючої практики, інструктор розташовувався на окремому робочому місці поза кабіни тренажера, а весь контроль роботи курсанта здійснювався ним за допомогою інструментальних засобів: відеокамер, приборів-повторювачів та ін. Таке розташуванні практично повністю виключає роль інструктора, як члену екіпажу, наприклад, інспектора, що контролює якість роботи пілота. Тому в сучасних тренажерах інструктор розташований в „пілотській” кабіні

тренажера, в зоні найкращого спостереження за діями курсанта з можливістю своєчасного спілкування з ним.

Сучасний авіаційний тренажер (класу FS та FTD [1]) – це складна технічна система, що лише моделює політ літака з певним рівнем реалістичності. При цьому питання ефективності його використання для забезпечення льотної безпеки ніяк не пов'язують з методикою тренажерної підготовки і важливою участю в цьому процесі тренажерного інструктора [3].

Аналіз сучасних методик роботи інструктора свідчить про його інформаційну та процедурну переважаність, яка не відповідає основним функціям „вчителя”. Її усунення за рахунок „технічних” учасників тренажерної підготовки або „автоматизації” надасть інструкторові можливість зосередитися, виключно, на інформаційно-емоційному середовищі в „пілотський” кабіні, що значно підвищить його „включеність”, якість тренажерної підготовки льотного екіпажу і льотної безпеки в цілому.

Література:

1. Правила сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні. – Сайт Державіаадміністрації України.

2. Програма підготовки і допуску інструктора авіаційного тренажера к тренировкам (проверкам) летного состава на тренажере (КТС Ил-96-300, Ил-86, Ил-62М, Ил-76, Ту-154М, Ту-134А), УСНТ «Двина-2», СНТ Ил-96-300), «Аэрофлот Российские авиалинии», ОАО «Аэрофлот», 2002.

3. Руководство по критериям квалификационной оценки пилотажных тренажеров (DOC 9625-AN/938), Издание первое, 1995, Международная организация гражданской авиации (Перевод).

Александр Таран

г. Киев

Использование специальных средств влияния на психическое состояние пилотов во время тренажерной подготовки

Обеспечение безопасности полетов в настоящее время является приоритетной задачей авиации. Печальная статистика свидетельствует о неизменной доле человеческого фактора в причинах летных происшествий – около 75%, что вынуждает искать альтернативные способы повышения безопасности полетов.

Тренажерная подготовка в настоящее время является наиболее эффективным и влиятельным этапом подготовки летного состава наряду с теоретической и летной подготовкой. Только тренажерная подготовка позволяет обеспечить моделирование самых сложных и опасных полетных ситуаций, выработать у летчика навыки противостояния полетным стрессорам различного характера: информационного, усталостного и эмоционального.

Несмотря на обязательное прохождение каждого пилота минимум два раза в год тренажерной подготовки, происшествия