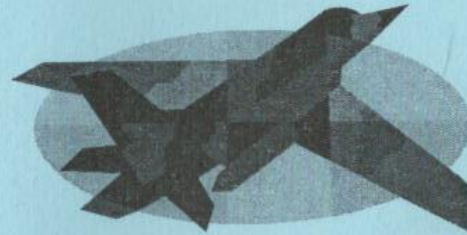


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний авіаційний університет

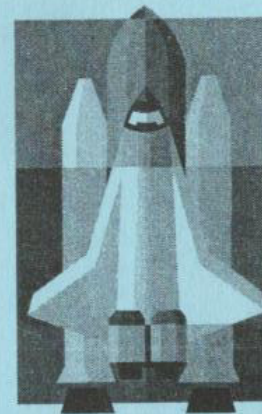


МАТЕРІАЛИ

III Всеукраїнської науково-практичної конференції

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
ПСИХОЛОГІЇ ДІЯЛЬНОСТІ
В ОСОБЛИВИХ УМОВАХ**

19-20 лютого 2008 р.



Київ 2008

УДК: 009 (082)

Актуальні проблеми психології діяльності в особливих умовах: матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції 19-20 лютого 2008 р. / за заг. ред. О.В.Петренка, О.М.Ічанської. – К.: НАУ, 2008. – 144 с.

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

Організаційний комітет

Голова оргкомітету:

В.П. Харченко, д-р тех.н., проф., проректор з наукової роботи
Національного авіаційного університету

Заступник голови оргкомітету:

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

Члени оргкомітету:

проф. Л.Ф. Бурлачук
доц. Т.В. Вашека
доц. О.М. Долгова
ст. викл. В.В.Злагодух
доц. О.М. Ічанська
проф. Г.В.Ложкін

проф. О.Р. Малхазов
доц. О.М. Назарук
доц. Л.В. Помиткіна
доц. О.В. Сечейко
проф. В.О. Татенко
доц. С.М. Хоружий

Секретаріат конференції

В.В.Злагодух (голова секретаріату)
Е.І.Кологривова
О.В.Івачевська

*Рекомендовано до друку вченою радою Гуманітарного
інституту НАУ (Протокол №4 від 14 лютого 2008 р.)*

© Національний авіаційний
університет, 2008

2. Основними умовами поведінки є: закладена базова енергетика, що являється основою будь якої інтелектуальної активності чи поведінки (харак-теризується цілеспрямованістю та тривалістю у часі); наявність когнітивних операцій та когнітивних процесів, що контролюють та регулюють поведінку; розвиток операційних структур інтелекту, в ході якого мислительні процеси набувають якісно нових можливостей: скоординованість, зворотність, автома-тизм та скороченість; особливості індивідуальної бази знань визначає і ефек-тивність окремих пізнавальних процесів; традиційний спосіб життя, освіта, мовне середовище, створюють ефект уніфікації (універсалізації) механізмів інтелектуальної активності.

Наталія Маленко

м. Київ

Особливості функціонування когнітивної сфери членів екіпажу повітряного судна

Як зазначається в літературі, присвяченій льотному навчанню, велике значення при оволодінні льотною професією відіграють зорові, слухові, кінестетичні, тактильні, статистичні (рівноваги) та вібраційні відчуття. За допомогою зорових відчуттів пілот розрізняє кольори, відтінки, забарвлення, розмір, форму і т.д., що є головним джерелом інформації для його подальшої дії. За спеціальними освітленими знаками, цифрами пілот може визначити практично всі параметри польоту (швидкість, висоту, кут, параметри роботи двигуна, курс, швидкість та ін.), завдяки чому з'являється можливість успішно і безаварійно пілотувати літак. Слухові відчуття допомагають правильно орієнтуватися в оточуючому середовищі. По характеристиці шумів пілот може приблизно визначити тип літака, хід запуску, обертання двигуна і т.д. Статистичні відчуття дозволяють контролювати положення тіла в просторі, відчувати зміни в швидкості, перевантаження, прискорення та уповільнення. Вібраційні відчуття виникають в

результаті коливання з малою частотою: великою амплітудою. На поріг розрізнення також сильно впливає освітлення, втома, кисневий голод, підвищення температури повітря.

Особливостями сприймання є: цілісність, предметність, осмисленість, константність. Дивлячись з кабіни літака на землю, пілот сприймає не тільки кольори, забарвлення, відтінки, але і форму, розміри предметів, площі, об'єкти, розташування відносно місцевості. Тобто пілот сприймає їх як окремі предмети – поля, будинки, ріки, мости і т.д. Осмисленість сприймання здійснюється у порівнянні предметів і явищ, що сприймаються на даний час, з тими, що сприймалися в минулому. Сприймання є поєднуючою ланкою в процесі пізнання між відчуттям і мисленням – вищим пізнавальним процесом. Швидкість сприймання підвищується під впливом тренування і знижується при втомі, поганому самопочутті, кисневому голоді пілотів. Формування правильного відчуття часу має велике значення в льотній практиці. Якщо сприймання є неточним, це може призвести до збільшення напруги і прийняття неправильних рішень, а зазвичай і до втрати орієнтування у повітрі.

Сучасна авіаційна техніка з її навігаційними і пілотажними пристроями дозволяє пілоту точно визначити просторове положення літака і його відповідність меті польоту. Увага відіграє надзвичайно велику роль при керуванні літаком, знання пілотів щодо особливостей її переключення і розподілу при виконанні різних фігур пілотажу. Мимовільна увага в своїй основі має безумовний орієнтувальний рефлекс, який виявляється у постійній готовності відповідати на подразник, що виникає за допомогою властивостей чи значень самого об'єкта сприйняття: величиною, конкретністю і силою подразнення. Довільна увага обумовлена волевым актом льотного складу і пов'язана із свідомо поставленою ціллю. Післядовільна увага характеризується її ціленаправленістю без постійного вольового зусилля.

Надзвичайно важливу роль у льотній роботі відіграють процеси пам'яті - запам'ятовування (як смислове, так і

механічне), збереження запам'ятованого, відтворення. Має місце також і явище забування.

Мислення льотного складу має ряд особливостей. Головною із них є – швидкість розв'язання мисленневих задач. В діяльності пілотів потрібна швидка оцінка ситуації і прийняття рішень, що вимагає чіткого і безпомилкового виконання мислинневих задач. При цьому використовуються різні види мислення: конкретно-дійове, образне та словесно-логічне (абстрактне). Розумова дія поділяється на операції, за допомогою яких вона здійснюється: порівняння, аналіз, синтез, абстрагування, узагальнення, конкретизація.

Особливістю мислення є його зв'язок з мовою. В польоті навіть одне слово може узагальнювати в собі декілька значень і спонукати до різних дій декількох членів екіпажу. Стислість, чіткість, виключення різниці тлумачень, змістовність є специфічними особливостями мови льотного складу.

Важлива роль в льотній роботі належить уяві. Пілотів часто доводиться мислиннево створювати образи, які зазвичай складаються з елементів, що були сприйняті чи заучені раніше, а інколи і які реально не існують. Це дозволяє уявити роботу систем, схем, відтворити фігуру вищого пілотажу із окремих елементів, вивчити маршрут польоту.

Хоча проблематика функціонування когнітивної сфери пілотів та інших членів льотних екіпажів досить ґрунтовно досліджена, потреба у нових дослідженнях зберігається, що пов'язано зокрема з розробкою нових засобів відображення інформації та запровадженням у кабінах повітряних суден нових інформаційних моделей. Окремо треба наголосити на актуальності дослідження проблематики функціонування когнітивної сфери членів екіпажу у контексті їх сумісних дій, коли екіпаж виступає у якості групового суб'єкту діяльності з особливим чином організованою спільною когнітивною сферою з притаманними їй специфічними ознаками.