https://shron2.chtyvo.org.ua/Nevidomyi_Avtor/Pryiomy_psykholohichnoi_camodopomohy_uchasnykam_boiovykh_dii.pdf?PHPSESSID=cjcsdlch1g44ek9ruvlvsntqt4 (дата звернення 24.04.2022)

УДК 629.7.072

Боровик К.О., студентка
Науковий керівник: Селіщев С.В., к.е.н., доцент
ORCID ID: https://orcid.org/0000-0001-6242-6048
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПСИХОЛОГІЧНІ ЗАГРОЗИ АВІАЦІЙНИХ ЕКІПАЖІВ В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

Для авіаційних екіпажів психологічні загрози можуть бути пов'язані з реальністю або уявленнями про свої здібності, їх готовність до екстремальних ситуацій, обізнаність, здатність до оцінки ризиків та прийняття рішень.

До основних загроз, яким піддаються члени екіпажів літаків можна віднести:

- збудження і перевантаження;
- швидкість роботи з інформацією;
- оцінка ситуації та прийняття рішень;
- небезпечні процеси мислення в критичних ситуаціях.

Розумове перевантаження виникає, коли навантаження на психіку занадто велике. Або у випадках, коли м'язи тіла перевантажені, чи рівень розумової активності мозку досяг межі. В такому випадку відбудеться неконтрольоване «зниження навантаження». Якщо пілоти ігнорує певні дії та інформацію, їх продуктивність впаде, а ймовірність подальших проблем і помилок зросте. Імовірність нещасних випадків також зростає.

Визначають оптимальний рівень збудження, коли продуктивність досягає максимуму, перш ніж знизиться через перевантаження. Це оптимальна робоча зона свідомості для максимальної продуктивності. І навпаки, продуктивність роботи мозку пілота також знижується, коли рівень розумової активності занадто низький. Хороша обробка інформації та функціонування мозку залежить від багатьох факторів. Збої в комунікаціях можуть негативно вплинути на обізнаність пілота про навколишню ситуацію та прийняття рішень.

Ризькі неконтрольовані зміни настрою – це ще одна психологічна ситуація, з якою зустрічаються пілоти. Після годин польотів у автоматизованому середовищі, коли досягається звичайна очікувана ситуація, пілот часто має сильні очікування побачити те, що вони очікують побачити, а не те, що є насправді. Небезпека виникає, коли пілот діє за настроєм, не усвідомлюючи, що реальна ситуація інша, і може вимагати альтернативної реакції.

Коли достовірна інформація представляється пілотам, можна приймати безпечні, логічні рішення, якщо вони мають адекватний психічний стан та зберігають оперативну ситуаційну обізнаність. В результаті політ проходить

безпечно. Це досягається правильним дотриманням ряду «поведінкових» моделей. До них як правило належать:

1) відпрацьовані та автоматизовані моторні навички, необхідні для точного польоту.

2) дотримання визначених правил і процедур в авіаційному праві та льотному управлінні;

3) визначення та дотримання безпечного плану дій у відповідь на поточну або очікувану ситуацію в майбутньому.

Здатність стежити за правильною поведінкою та поєднувати ці моделі передбачає, що свідомість пілота працює належним чином.

У реальних надзвичайних ситуаціях, таких як вимушена посадка, небезпечні процеси мислення можуть завадити пілоту керувати ситуацією та оперативно реагувати.

Небажання прийняти надзвичайну ситуацію, на приклад – пілот думав, що за дуже короткий проміжок часу літак буде на землі, незалежно від того, які дії зробити, а літак ще у повітрі – може паралізувати розум. Неправильне здійснення контраварійної підготовки екіпажів або неправильний підхід до вирішення ситуації взагалі та спроба відкласти приземлення може погіршити і без того критичну ситуацію. У цьому стані пілот може не опустити ніс літака, наближаючи потенційне звалювання, витрачаючи час на нерішучість щодо відповідної зони приземлення або взагалі не вибираючи ту, яка знаходиться в межах досяжності. Це також може призвести до того, що пілоти не зможуть зберегти контроль над літаком, намагаючись вирішити проблему власного психічного стану.

Під час навчання з моделювання вимушеної посадки пілоти, як очікується, шукають відповідну безпечну зону для приземлення, але часто їх інструктор не доводить до реальної вимушеної посадки зі страху пошкодити літак. У разі реальної вимушеної посадки місцевість пілот до неї фактично не готовий.. Пілот, який отримав умову, що спроба приземлення повинна бути здійснена виключно в безпечній зоні, зазвичай буде приймати погані рішення, коли це неможливо за інших обставин. До них належать: вибір більш віддаленого місця і, отже, розтягнення планування, зниження контрольної швидкості та залишення дуже малої похибки для приземлення; або після відмови двигуна під час зльоту, спроба повернути назад на злітно-посадкову смугу з недостатньою висотою. Вплив цього зазвичай полягає в тому, що пілот має або фінансовий інтерес в збереженні літака, або переконання, що неушкоджений літак дорівнює неушкодженим пасажирам. Однак ця філософія виявилася не однозначною в багатьох аваріях і не повинна бути мотивацією пілота ігнорувати основні правила навчання.

Страх є необхідним і очікуваним елементом у надзвичайній ситуації. Це надає швидкість і рішучість, необхідні для виживання. Але тоді, коли страх призводить до паніки, робляться серйозні помилки, і ситуація може погіршуватися в геометричній прогресії. Ефективна екстрена підготовка пілотів допоможе зробити екстремальну ситуацію більш знайомою. Зберігаючи самовладання та дотримуючись правильних процедур, шанси на виживання