

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний авіаційний університет

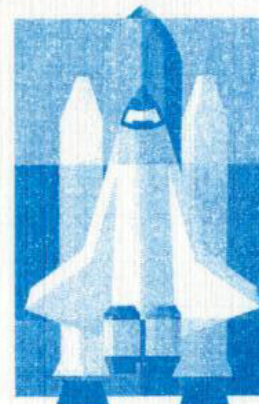


**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
ПСИХОЛОГІЇ ДІЯЛЬНОСТІ
В ОСОБЛИВИХ УМОВАХ**

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

Межличностное восприятие в летных экипажах

Проблематика межличностного восприятия, как сложного и многогранного аспекта социальной перцепции, всегда вызывала повышенное внимание исследователей. Тем не менее, интересные результаты, полученные во многих социально-психологических исследованиях, бывает весьма сложно использовать для решения практических задач в тех или иных профессиях. Часто это объясняется некоей «чистотой» проведенных исследований, в которых межличностное восприятие изучалось вне контекста предметной деятельности человека.

В современных условиях деятельности авиакомпаний неуклонно возрастает актуальность проблемы оптимизации функционирования экипажей воздушных судов (сокращение численности состава экипажа, экипажи переменного состава). В этой связи, умение управлять механизмами психологического взаимодействия в составе целостной команды особо значимо. Анализ показал, что на эффективность взаимодействия в профессиональной команде, прямо или косвенно, оказывает влияние межличностное восприятие. Особенно отчетливо это проявляется в летных экипажах, формируемых «на один рейс». Специфика данного подхода к комплектованию экипажей

заключается в постоянной ротации состава экипажа и предполагает умение и готовность каждого его члена эффективно строить взаимодействие с другими, опираясь на понимание универсальных оптимальных моделей взаимодействия, принимая во внимание закономерности обмена информацией, ее переработки и принятия решений в составе профессиональной команды. Отмечалось, что при возникновении особой ситуации каждый из членов экипажа отслеживает и учитывает не только динамику параметров полета и показатели функционирования бортовых систем, но и поведенческие, речевые, невербальные реакции других членов экипажа. В данных условиях пилот должен адекватно действовать и на уровне нормативных процедур управления воздушным судном, и на уровне согласованного субъект-субъектного взаимодействия [2]. Необходимой основой для обеспечения этой согласованности является адекватное понимание каждым членом экипажа действий, намерений, сомнений, убеждений другого (и этот список можно продолжить). Это понимание, опираясь и на межличностное восприятие, оказывается зависимым, в частности, от атрибутивных механизмов.

Автор теории каузальной атрибуции Г. Келли, развивая идеи Ф.Хайдера, пришел к выводу, что каждый человек располагает определенным набором схем причинности поведения другого. В экспериментах было установлено, что люди, демонстрируя разные виды атрибуции, далеко не всегда приписывают причину наблюдаемых поведенческих проявлений «правильно»; некоторые

из них склонны злоупотреблять либо личностной, либо обстоятельственной атрибуцией. В связи с этим, мы часто сталкиваемся с разными типичными ошибками атрибуции как то мотивационными или фундаментальными [1].

Когда речь идет о деятельности в особых условиях экипажа переменного состава, где коммуникация заключена в жесткие временные рамки, подобные ошибки атрибуции могут приводить к искаженным интерпретациям команд КВС, неправильному пониманию мотивов действий, ошибочному восприятию текущей обстановки полета и, как следствие, несогласованному взаимодействию членов команды в целом. Такое нарушение совместной деятельности может повлечь за собой тяжелые последствия.

Дальнейшие исследования особенностей межличностного восприятия в контексте экипажной работы позволят четко описать и сформировать подходы к минимизации негативного влияния атрибутивных механизмов на эффективность взаимодействия членов летного экипажа, а также проследить общие закономерности влияния межличностного восприятия в целом на слаженность совместной деятельности в составе профессиональной команды.

Литература:

1. Межличностное восприятие в группе. / Под ред. Г.М.Андреевой, А.И.Донцова. М.: Изд-во Моск.ун-та, 1981. – 295 с.
2. Петренко О.В. Особливості вибору каузальних схем при