DOI: 10.31393/reports-vnmedical-2021-25(4)-24

УДК: 612.825.8:613.685

ХАРАКТЕРИСТИКА ПСИХОЕМОЦІЙНОГО СТАНУ РІЗНИХ КАТЕГОРІЙ ОСІБ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ

Кравчук В. В.¹, Пашковський С. М.²

¹Українська військово-медична академія (вул. Московська, 45/1, м. Київ, Україна, 01015),

²Військово-медичний клінічний центр центрального регіону (вул. Князів Коріатовичів, 185, м. Вінниця, Україна, 21000)

Відповідальний за листування:
e-mail: vkravchuk@ukr.net

Статтю отримано 12 жовтня 2021 р.; прийнято до друку 04 листопада 2021 р.

Анотація. Важливою складовою психофізіологічного супроводу професійної діяльності осіб льотної складу є діагностика їх психоемоційного стану. Саме тому, метою роботи було виявлення особливостей психоемоційного стану військових і цивільних льотчиків шляхом порівняльного аналізу результатів оцінювання їх особистісних якостей. Для цього використано психологічні методи дослідження смислових базових установок, відповідальності та сумлінності. Опитуванням охоплено 200 цивільних і 100 військових льотчиків. Статистичний аналіз отриманих результатів здійснювали за допомогою методів описової статистики, що реалізовані за допомогою статистичного пакету MS Excel. Встановлено, що за вербальною та емоційною залежністю, залежністю від досягнень, вимогливістю та відповідальністю за себе усі льотчики мають адекватний рівень розвитку. Разом з тим, за вимогливістю до інших адекватний розвиток особистості мають тільки військові льотчики. За характеристикою відповідальності виражений її рівень властивий цивільним льотчикам, тоді як військові мають ситуативний прояв. Оцінюючи процеси планування, організації та виконання професійних обов'язків (сумлінність) виявлено, що військові льотчики мають низьку самооцінку своїх здібностей, вони достатньо безініціативні, невпевнені в собі. Ними керує спонтанність у прийнятті важливих рішень. Цивільні льотчики мають значно вищий рівень самооцінки, впевненості, зібраності та здатності вирішувати життєві проблеми. Вони більш обережні та зважені під час прийняття відповідальних рішень. У них виразно проявляється відчуття морального та професійного обов'язку. Таким чином, можна зробити висновок, що виявлені особливості розподілу військових і цивільних льотчиків за рівнем розвитку особистісних якостей першочергово пов'язані з певними особливостями характеру праці та зумовлені особливостями проходження військової служби. Така ситуація вимагає запровадження психологічних методів оцінювання психоемоційного стану осіб льотної складу під час здійснення заходів психофізіологічного супроводу.

Ключові слова: авіаційна психологія, психоемоційний стан, особистісні якості, військові та цивільні льотчики.

Вступ

В останні роки значною мірою зріс науковий і практичний інтерес до питань, що пов'язані з методологічними та теоретичними аспектами психологічних досліджень в авіації щодо забезпечення безпеки польотів і збереження здоров'я осіб льотної складу (ЛС) [4]. Першочергово це обумовлено тим, що їх праця характеризується надзвичайно складними і напруженими умовами праці [10, 13]. Такі умови здатні чинити негативний вплив на організм зазначеного контингенту, їх професійно важливі психофізіологічні та психологічні характеристики [5, 6, 9], обумовлюючи розвиток різного роду аварійних ситуацій [14]. Безумовно, в сучасних літературних джерелах існують приклади урахування рівня розвитку зазначених характеристик під час здійснення психологічного відбору кандидатів до оволодіння льотною професією чи прогнозування ефективності льотної навчання [1, 2]. Однак, зазвичай це стосується виключно когнітивної, мотиваційної й емоційно-вольової сфери, тоді як урахування особистісних якостей осіб ЛС з метою проведення заходів психофізіологічного супроводу залишаються поза увагою науковців [7]. Разом з тим, праця сучасних льотчиків значною мірою пов'язана з необхідністю нести відповідальність та дбати про збереження не тільки свого життя та здоров'я, а й

співгромадян протягом усього професійного життя [3, 14]. Саме тому, важливою складовою запровадження психофізіологічних технологій протягом міжкомісійного періоду повинна стати діагностика психоемоційного стану осіб ЛС за показниками рівня їх вербальної, емоційної залежності та залежності від професійних досягнень, вимогливості до себе та до інших, відповідальності та сумлінності.

Мета роботи - виявити особливості психоемоційного стану військових і цивільних льотчиків шляхом порівняльного аналізу результатів оцінювання їх особистісних якостей.

Матеріали та методи

Психоемоційний стан 100 - військових (ВЛ) і 200 цивільних льотчиків (ЦЛ) досліджували за показниками психологічних функцій з урахуванням персоналізованих характеристик стану здоров'я (питомої ваги практично здорових осіб ЛС), віку, стажу та професійного навантаження, що оцінювали за показниками загального нальоту та нальоту за останній рік.

З метою отримання даних щодо інформаційної, психоемоційної залежності та залежності від професійних досягнень було застосовано опитувальник "Смислові

базові установки" (СБУ) [12]. Опитувальник складався з 35 висловів, містив інструкцію, паспортні дані та діагноз. Вислови об'єднано у 7 шкал ("вербальна залежність", "емоційна залежність", "залежність від досягнень", "вимогливість до себе", "вимогливість до інших", "відповідальність за інших" та "відповідальність за себе"). На основі аналізу рівнів показників, отриманих за окремими шкалами, респондентів розподіляли за 5 рівнями: небезпечно низьким, низьким, адекватним, високим і небезпечно високим.

Для дослідження ступеня відповідальності було використано відповідний опитувальник В. П. Прядеїна [15]. Він складався з 70 висловів, які об'єднано у 14 шкал ("Динамічна ергічність", "Динамічна аергічність", "Мотивація соціоцентрична", "Мотивація егоцентрична", "Когнітивна осмисленість", "Когнітивна поінформованість", "Результативність предметна", "Результативна суб'єктивна", "Емоційність стенична", "Емоційність астенічна", "Регуляторна інтернальність", "Регуляторна екстернальність", "Складнощі" та "Щирість"). Сума балів від 25 до 35 свідчила про високий рівень прояву характеристик відповідальності, від 16 до 24 - про нейтральність, ситуативний прояв, від 5 до 15 - про низький рівень прояву ознаки, безвідповідальність суб'єкта.

Оцінювання процесів планування, організації та виконання професійних обов'язків (сумлінності) здійснювали за допомогою методики, розробленої на основі шкали "Сумлінність" опитувальника NEO PI-R [11]. Він містив 48 тверджень, які потрібно було оцінювати за 5 бальною шкалою. Зазначені вислови об'єднано у 6 шкал ("компетентність", "організованість", "відданість обов'язку", "прагнення до досягнень", "самодисципліна" та "обдуманість вчинків"). На основі аналізу рівнів показників, отриманих за окремими шкалами, респондентів розподіляли за 3 рівнями: низьким, середнім і високим.

Статистичний аналіз отриманих результатів здійснювали за допомогою методів описової статистики, що реалізовані за допомогою статистичного пакету MS Excel. Статистичну значущість відмінностей для парних вибірок (за нормального розподілу) оцінювали за допомогою t-критерію Ст'юдента.

Результати. Обговорення

Перед тим, як викласти й обговорити отримані результати досліджень щодо характеристики психоемоційного стану різних категорій осіб ЛС, необхідно зробити ряд зауважень.

По-перше, усі обстежені є діючими льотчиками, а стан їхнього здоров'я та функціональні можливості дозволяють достатньо якісно виконувати покладені на них професійні обов'язки.

По-друге, особливості розподілу ВЛ і ЦЛ за рівнем розвитку особистісних якостей пов'язані не зі стажем (середні групові показники стажу достовірно не відрізняються) чи віковими змінами (обидва контингенти перебувають в одній стандартній віковій групі, незважаючи на

Таблиця 1. Результати оцінювання персоніфікованих характеристик (віку, стажу, рівня професійного навантаження та стану здоров'я) різних категорій осіб ЛС, М±m.

Показник	Категорія осіб ЛС		p
	військові льотчики	цивільні льотчики	
Вік, роки	35,30±0,53	38,60±0,59	p<0,001
Стаж, роки	15,30±0,55	16,10±0,64	p>0,05
Наліт за останній рік, год	12,42±2,10	539,83±18,25	p<0,001
Наліт загальний, год	352,97±18,73	6111,33±297,31	p<0,001
Питома вага "здорових" осіб ЛС, %	51,00±5,00	79,33±3,31	p<0,001

достовірні відмінності середньогрупових показників віку), а скоріш за все з рівнем професійного навантаження, певними особливостями характеру застосування повітряних суден та особливостями проходження військової служби (табл. 1).

Для підтвердження зазначеної гіпотези на першому етапі досліджень було здійснено порівняльний аналіз результатів оцінювання інформаційної, психоемоційної залежності та залежності від професійних досягнень ВЛ і ЦЛ. Особистісний профіль за окремими шкалами опитувальника СБУ зазначених категорій осіб ЛС наведено на рисунку 1.

Як видно з рисунку 1, отримані показники осіб ЛС за усіма шкалами знаходяться у діапазоні 4-8 стенив, що вказує на відсутність серед них осіб з надзвичайно низьким або надзвичайно високим рівнем розвитку СБУ.

За вербальною та емоційною залежністю, залежністю від досягнень, вимогливістю та відповідальністю за себе як ВЛ, так і ЦЛ мають адекватний рівень розвитку СБУ. У таких людей відзначається здорове відчуття власної гідності, нормальна реакція на критику та похвалу. Звичайно, критика може бути неприємна, але вона не знижує їх самооцінки. Похвала може льотчиків порадувати, але вона не потрібна їм для того, щоб поважати себе. Для них важлива емоційна підтримка з боку близьких людей. Вони володіють відчуттям любові та пошани до самих себе, цікавляться багатьма аспектами життя і тому не "зв'язані по руках і ногах" почуттями людей, які оточують їх. Вони відносяться до емоційної підтримки як до бажаного, але не необхідного. Все це притягує до таких льотчиків людей, які добре почувають себе поряд з ними.

Такі особи отримують задоволення від роботи, але це для них не єдиний шлях підтримання самоповаги та самоцінності. У них є й інші сфери, в яких вони можуть реалізувати себе. Бути продуктивними і багато чого досягати у роботі, безумовно, приємно. Але немає необхідності заслуговувати на любов і пошану виснажливою працею, для щастя це зовсім не обов'язково: успіх і слава щастя не гарантують.

Такі льотчики розуміють, що не зобов'язані бути видатними у всьому і постійно старатися. Вони не бояться помилок, розглядаючи їх як прекрасну можливість чо-

Рис. 1. Особистісний профіль різних категорій осіб ЛС за окремими шкалами опитувальника СБУ.

Примітки: ВЗ - шкала вербальної залежності, ЕЗ - шкала емоційної залежності, ЗД - шкала залежності від досягнень, ВС - шкала вимогливості до себе, ВІ - шкала вимогливості до інших, Вді - шкала відповідальності за інших, ВдС - шкала відповідальності за себе.

Рис. 2. Особистісний профіль різних категорій осіб ЛС за окремими шкалами опитувальника "Відповідальність".

Примітки: ДЕ - шкала динамічної ерґічності, МС - шкала мотивації соціоцентричної, КО - шкала когнітивної осмисленості, РП - шкала результативності предметної, ЕС - шкала емоційності стеничної, РІ - шкала регуляторної інтернальності, С - шкала складнощів, ДА - шкала динамічної аерґічності, МЕ - шкала мотивації еґоцентричної, КП - шкала когнітивної поінформованості, РС - шкала результативної суб'єктивності, ЕА - шкала емоційності астенічної, РЕ - шкала регуляторної екстернальності та Щ - шкала ширості.

мусь навчитися та поліпшити себе. Може здатися парадоксальним, але такі особи, швидше за все, набагато продуктивніші за своїх бездоганих партнерів. Вони вважають, що несуть особисту відповідальність за все, що відбувається з ними та інтерпретують значущі події свого життя як результат власної діяльності, але при цьому розуміють, що існують зовнішні чинники, вплинути на які, а інколи навіть і контролювати, вони не можуть. Такі льотчики упевнені в собі, незалежні, терплячі, рішучі й емоційно стабільні.

Щодо такої характеристики, як вимогливість до інших, то тут адекватний розвиток особистісних якостей за цією шкалою мають тільки ВЛ. Ці люди не вважають, що життя й оточуючі винні їм априорі - ще до того як вони з'являться на світ. Тому вони стараються самі досягти того, що хочуть, і часто це отримують. Вони розуміють, що кожна людина унікальна та не існує причин, за яких доля і люди повинні підкорятися їхнім бажанням. Вони не ви-

магають від інших досконалості та справедливості у всьому, терплячі і наполегливі, у них висока здатність протистояти розладам. У результаті такі льотчики найчастіше виявляються попереду інших.

ЦЛ за цією шкалою мають низькі показники. Така ситуація характерна для людей, з якими оточуючі дуже часто не рахуються і, використовуючи у своїх цілях, нічого не дають взамін. Це робить їх безпорадними і створює емоційні перешкоди, ізолює від інших людей, яких вони прагнуть контролювати.

Аналізуючи результати досліджень за шкалою "Відповідальність за інших" виявилось, що усі опитані категорії осіб ЛС мають високі показники СБУ, що свідчить про їх гіпервідповідальність. У таких людей присутнє пізнавальне спотворення - вони переймають на себе відповідальність за незалежні від них події. Такий тип людей необґрунтовано звинувачує себе за провину інших людей, які не знаходяться під їх контролем. Схильність вважати себе за центр Всесвіту і приписувати собі відповідальність за все те, що відбувається, робить їх безпорадними і створює емоційні перешкоди, ізолює від інших людей, яких вони прагнуть контролювати. Вірогідно така ситуація є професійно зумовленою, набутою, оскільки професія льотчика пов'язана з постійною відповідальністю за життя десятків і сотень людей.

Як уже згадувалось, праця будь-якого льотчика, безумовно, пов'язана з постійною відповідальністю за свої рішення і дії. Від рівня розвитку зазначеної якості залежить успішність і тривалість професійної діяльності зазначеного контингенту, забезпечення ними безпеки польотів. Тому, поняття відповідальності повинне сприйматися у якості контролю над діяльністю осіб ЛС з точки зору виконання ними прийнятих норм і правил.

Саме тому, на наступному етапі наведених досліджень було здійснено аналіз структури розподілу різних категорій осіб ЛС за окремими шкалами опитувальника "Відповідальність" (рис. 2).

Аналізуючи динамічні показники відповідальності осіб ЛС, слід зазначити, що ЦЛ мають більш високий їх рівень

Рис. 3. Особистісний профіль різних категорій осіб ЛС за окремими шкалами опитувальника "Сумлінність".

Примітки: К - компетентність, О - організованість, ВО - відданість обов'язку, ПД - прагнення до досягнень, С - самодисципліна, ОП - обдуманість вчинків.

порівняно з ВЛ за шкалою "Динамічної ергічності" і, навпаки, більш низький рівень за шкалою "Динамічної аергічності". Це характеризує ЦЛ як поведінково активних, достатньо самостійних, здатних без додаткового контролю ретельно виконувати важкі та відповідальні завдання. ВЛ за цими шкалами мають ситуативний прояв відповідальності, тобто є достатньо нерішучими і такими, що мають низьку перешкодостійкість.

Аналіз показників мотиваційної компоненти відповідальності за шкалами "Мотивації соціометричної" і "Мотивації егоцентричної" свідчить про соціально значущу мотивацію ЦЛ, що виражена у виконанні відповідальних справ через бажання бути серед людей, колективу, спільноти. Мотивація у них, пов'язана з відчуттям обов'язку, переважанням суспільних або колективних інтересів над особистими. Мотивація ВЛ має особисту значущість і характеризується бажанням звернути на себе увагу в процесі реалізації відповідальних справ, отримати заохочення, винагороду, уникнути особистих ускладнень, можливого покарання.

Аналіз когнітивної компоненти відповідальності за шкалами "Когнітивної осмисленості" і "Когнітивної поінформованості" дозволяє сказати, що в цілому ЦЛ усвідомлюють суть, важливість, основу та цілісність поняття "відповідальність", тоді як для ВЛ мають поверхневе розуміння відповідальності, сприймають лише одну її сторону, часто неспецифічну та загального характеру.

Звертає на себе увагу високий рівень показників як за шкалою "Результативність предметна", так і шкалою "Результативність суб'єктивна" серед ЦЛ. Така ситуація свідчить про гармонійне поєднання у них сумлінності у досягненні та реалізації як колективних і суспільних справ, так і забезпечення власного благополуччя і самореалізації. Іншими словами, у ЦЛ гармонійно поєдналися намагання досягти і суспільно значущого, і особистісно значущого результату. Для ВЛ характерним є ситуативний прояв як самовідданості та сумлінності під час виконання колективних справ, так і досягнення особистого благополуччя та самореалізації.

Характеризуючи емоційну компоненту відповідаль-

ності за шкалами "Емоційна стеничність" і "Емоційна астенічність", то тут можна сказати, що ЦЛ отримують набагато більше позитивних емоцій під час виконання професійних обов'язків, порівняно з ВЛ.

За регуляторною компонентою відповідальності (шкали "Регуляторна інтернальність" і "Регуляторна екстернальність") ЦЛ в цілому є достатньо самостійними, самокритичними та незалежними під час виконання відповідальних справ, тобто вони здатні брати відпові-

дальність на себе. ВЛ ж, навпаки, достатньо залежні від інших людей і зовнішніх обставин, оскільки намагаються перекласти відповідальність на них.

Наступною складовою дослідження особистісних якостей представлених категорій осіб ЛС було оцінювання процесів планування, організації та виконання професійних обов'язків (сумлінності) зазначеного контингенту. Загалом, сумлінність - це наявність у людини таких властивостей, як цілеспрямованість, воля, рішучість і непохитність. Крім того, існує думка, що сумлінність - це прагнення до досягнень у професійній сфері, пунктуальність і надійність. Звичайно, такі якості, на нашу думку, повинні бути притаманними для більшості професійних груп в авіації, особливо льотчиків.

Особливості структури розподілу різних категорій осіб ЛС за окремими шкалами опитувальника "Сумлінність" зображено на рисунку 3.

Першочергово звертає на себе увагу, що усі значення показників ВЛ знаходяться у діапазоні від 1 до 4 стень. Така ситуація свідчить про те, що ці особи за усіма шкалами мають низький рівень розвитку сумлінності.

Зокрема, низькі показники за шкалою "Компетентність" свідчать про те, що ВЛ мають низьку самооцінку своїх здібностей, відзначаються невпевненістю та нездатністю вирішувати життєві проблеми, за шкалою "Організованість" - властиві незібраним людям, за шкалою "Відданість обов'язкам" - характерні ненадійним людям, або тим, які не заслуговують довіри, за шкалою "Прагнення до досягнень" - характерні в'ялим людям, апатичним і навіть лінивим, оскільки у них відсутні цілі, амбіції тощо. Цікавим є той факт, що зазначені фахівці в цілому задоволені низьким рівнем своїх досягнень. Низькі показники за шкалою "Самодисципліна" свідчать про низький рівень виконавчої дисципліни, що пов'язано з практичною відсутністю самоконтролю. Іншими словами, такі люди не можуть заставити себе робити те, що вони хочуть робити через недостатність рівня мотивації. І на кінець, низькі показники за шкалою "Обдуманість вчинків" властиві для людей, які здатні приймати поспішні рішення, забувши передбачити ймовірні наслідки. Таки-

ми людьми, зазвичай, керує спонтанність.

Особистісний профіль ЦЛ за окремими шкалами описувальника "Сумлінність", на від мінус від ВЛ, знаходяться у діапазоні від 5 до 7 степенів, що свідчить про середній рівень розвитку зазначеної особистісної якості. Тобто, порівняно з ВЛ вони мають значно вищий рівень самооцінки своїх здібностей, впевненості, зібраності та здатності вирішувати життєві проблеми. Вони більш надійні, активніші, амбіційніші. Такі особи мають достатній рівень виконавчої дисципліни, оскільки мають мотивацію. У них виразно проявляється відчуття морального та професійного обов'язку. Такі люди обережні та зважені під час прийняття відповідальних рішень.

Представлені результати наукового дослідження щодо порівняльної характеристики психоемоційного стану між ВЛ і ЦЛ за показниками смислових базових установок, відповідальності та сумлінності розглядаються вперше. Разом з тим, узагальнюючи отримані результати досліджень, привертає увагу той факт, що на фоні гіпервідповідальності за життя та здоров'я інших людей, адекватного рівня розвитку вербальної та емоційної залежності, залежності від досягнень, вимогливості до себе та інших, серед ВЛ відзначається ситуативний прояв відповідальності з точки зору самовідданості та сумлінності під час виконання колективних справ, виконання встановлених норм і правил, відчуття морального та професійного обов'язку. Причиною розвитку такої ситуації є однобоке, достатньо специфічне сприйняття суті самого поняття "відповідальність", відсутність достатнього рівня мотивації, впевненості в своїх силах, самооцінки своїх здібностей, амбіцій і самодисципліни.

Для пояснення зазначеного феномену слід залучити отримані нами раніше дані щодо особливостей суб'єктивного оцінювання умов і характеру професійної діяльності ВЛ [8]. Так, за результатами оцінювання комфортності та мотиваційної складової професійної діяльності зазначеного контингенту, були отримані достатньо посередні значення оцінок рівня задоволеності існуючими умовами військової служби, що майже в два рази нижчі від рівня задоволеності обраною професією льотчика - $44,3 \pm 1,9$ і $82,6 \pm 1,5$ балів за 100 бальною шкалою відповідно. Причин формування зазначеного рівня задоволеності військовою службою та обраною професією декілька - це і швидкоплинність кар'єри, і специфічність взаємовідносин у військовому колективі, і соціально-економічні аспекти забезпеченості, і неповноцінність за складністю, тривалістю та регулярністю професійного навантаження ($r=0,23-0,31$, $p<0,05$).

Таким чином, отримані результати досліджень мають не тільки теоретичну, а й практичну значущість, оскільки дозволяють науково обґрунтовано оптимізувати процедуру медичного забезпечення льотців, шляхом запровадження психологічних методів оцінювання пси-

хоемоційного стану осіб ЛС під час проведення заходів психофізіологічного супроводу їх діяльності.

Висновки та перспективи подальших розробок

1. У результаті проведених досліджень щодо оцінювання смислових базових установок, встановлено, що за вербальною та емоційною залежністю, залежністю від досягнень, вимогливістю та відповідальністю за себе різні категорії осіб ЛС мають адекватний рівень розвитку, а за відповідальністю за інших вони є гіпервідповідальними. Це дозволяє ВЛ і ЦЛ ефективно реагувати на психологічні чинники професійного середовища. Разом з тим, за вимогливістю до інших, адекватний розвиток особистості мають тільки ВЛ, тоді як ЦЛ відчують, що з ними оточуючі дуже часто не рахуються і, використовують у своїх цілях, нічого не даючи взамін.

2. За характеристикою відповідальності виражений її рівень властивий ЦЛ, тоді як ВЛ мають нейтральний або ситуативний її прояв. Загалом, ЦЛ є поведінково активними, з достатньою кількістю позитивних емоцій. Вони самостійні, самокритичні та незалежні під час виконання відповідальних справ, з достатнім рівнем мотивації. У них гармонійно поєднуються намагання досягти і суспільно значущого, і особистісно значущого результату. ЦЛ чітко усвідомлюють суть, важливість, основу та цілісність поняття "відповідальність". ВЛ характеризуються нерішучістю, бажанням звернути на себе увагу, уникнути можливого покарання, перекласти відповідальність на інших. Для ВЛ характерним є ситуативний прояв самовідданості та сумлінності під час виконання колективних справ. Загалом, ВЛ мають поверхневе розуміння поняття "відповідальність", сприймаючи лише одну її сторону, часто неспецифічну та загального характеру.

3. Встановлено, що за характеристикою процесів планування, організації та виконання професійних обов'язків (сумлінності) ВЛ мають низьку самооцінку своїх здібностей, вони не заслуговують на довіру, безініціативні, невпевнені в собі, з низьким рівнем виконавчої дисципліни та самоконтролю. Ними керує спонтанність, яка може призводити до прийняття необдуманих рішень. ЦЛ мають значно вищий рівень самооцінки, впевненості, зібраності та здатності вирішувати життєві проблеми. Такі льотчики більш обережні та зважені під час прийняття відповідальних рішень. У них виразно проявляється відчуття морального та професійного обов'язку.

У перспективі доцільним є удосконалення існуючої системи медичного забезпечення льотців державної авіації України, шляхом запровадження психологічних методів оцінювання психоемоційного стану осіб льотного складу під час здійснення психофізіологічного супроводу протягом міжкомісійного періоду.

Список посилань - References

[1] Bor, R., Eriksen, C., Hubbard, T., & King, R. (2019). *Pilot selection: Psychological Principles and Practice*. Routledge, UK, 446.

ISBN 9781138588738

[2] Eaglestone, J., & Steinhardt, G. (2020). *Pilot Selection* -

- Psychological Principles and Practice. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 10, 36-38. doi: <https://doi.org/10.1027/2192-0923/a000183>
- [3] Gander, D. V., & Alekseenko, M. S. (2015). Особенности личностного потенциала летчика в цикле профессионального становления [Features of the personal potential of the pilot in the cycle of professional development]. *Психология и Психотехника - Psychology and Psychotechnics*, 7, 684-696. doi: 10.7256/2454-0722.2015.7.15692
- [4] Gander, D. V., Vorona, A. A., Ponomarenko, V. A., & Alekseenko, M. S. (2016). Методологические и теоретические предпосылки психологических исследований летного труда на современном этапе развития авиации [Methodological and theoretical prerequisites for psychological research of flight work at the present stage of aviation development]. *Психология и Психотехника - Psychology and Psychotechnics*, 11, 906-912. doi: 10.7256/2454-0722.2016.11.22442
- [5] Johannes, B., Rothe, S., Gens, A., Westphal, S., Kirkenfeld, K., Mulder, E., ... & Ledderhose, C. (2017). Psychophysiological Assessment in Pilots Performing Challenging Simulated and Real Flight Maneuvers. *Aerospace Medicine and Human Performance*, 88(9), 834-840. doi: <https://doi.org/10.3357/AMHP.4782.2017>
- [6] Kalnysh, V. V., Shepitko, K. V., Trinka, I. S., Kravchuk, V. V., & Pashkovsky, S. M. (2021). The transformation of psychophysiological functions of military pilots with different professional qualification and age. *World of medicine and biology*, 3(77), 68-72. doi: 10.26724/2079-8334-2021-3-77-68-72
- [7] Kravchuk, V. V., Pashkovsky, S. M., & Mykhailik, O. P. (2020). Strategic directions of implementing a system of psychophysiological support of professional activity of military pilots. *Biomedical and Biosocial Anthropology*, 40, 37-41. doi: 10.31393/bba40-2020-06
- [8] Kravchuk, V. V., & Pyshnov G. Y. (2020). Особливості суб'єктивного оцінювання умов та характеру професійної діяльності військових льотчиків [Peculiarities of subjective evaluation of conditions and peculiarity of professional activity of military pilots]. *Український медичний часопис - Ukrainian medical journal*, 5(139), 18-20. doi: 10.32471/umj.1680-3051.139.188456
- [9] Kravchuk, V. V., Pyshnov, G. Y., Pashkovsky, S. M., & Yena, O. A. (2021). Порівняльна характеристика психофізіологічних функцій військових та цивільних льотчиків [Comparative characteristics of psychophysiological functions of military and civilian pilots]. *Фізіологічний журнал - Physiological Journal*, 67(4), 12-20. doi: 10.15407/fz67.04.012
- [10] Kravchuk, V. V., Shchepankov, S. M., Shepitko, K. V., & Pashkovsky, S. M. (2021). Hygienic characteristics of the specific conditions in modern military pilots' professional activities. *World of medicine and biology*, 1(75), 90-95. doi: 10.26724/2079-8334-2021-1-75-90-95
- [11] Martin, T. A., Orel, V. E., & Senin, I. H. (2003). Опыт адаптации методики диагностики личностных характеристик NEO PI-R [Experience in adapting the methodology for diagnosing personal characteristics NEO PI-R]. *Вестник клинической психологии - Clinical Psychology Bulletin*, 2, 193-199.
- [12] Miloradova, N. H. (2005). *Психология и педагогика: Учебник [Psychology and pedagogy: Textbook]*. Москва: Гардарики - Moscow: Hardariki.
- [13] Novak, A., & Mrazova, M. (2015). The effect of physiological stressors on pilot's decision making during unfavourable simulated conditions: An explorative study. *Incas Bulletin*, 7(2), 153-162. doi: 10.13111/2066-8201.2015.7.2.16
- [14] Pruneti, C. A. (2020). Aircraft Pilots and Psychophysical health and Safety. *Journal of Depression and Anxiety*, 8, 352. doi: 10.35248/2167-1044.20.9.352
- [15] Pryadein, V. P. (2001). *Ответственность как системное качество личности: Учебное пособие [Responsibility as a systemic quality of personality: Manual]*. Екатеринбург - Ekaterinburg.

CHARACTERISTICS OF THE PSYCHOEMOTIONAL STATUS OF DIFFERENT CATEGORIES OF FLIGHT PERSONS

Kravchuk, V. V., Pashkovsky, S. M.

Annotation. An important component of psychophysiological support of professional activity of flight crew is the diagnosis of their psychoemotional status. That is why the aim of the work was to identify the features of the psycho-emotional state of military and civilian pilots by comparative analysis of the results of assessing their personal qualities. For this purpose, psychological methods of research of semantic basic attitudes, responsibility and honesty are used. The survey covered 200 civilian and 100 military pilots. Statistical analysis of the results was performed using methods of descriptive statistics, implemented using the statistical package MS Excel. It is established that in terms of verbal and emotional dependence, dependence on achievements, demanding and responsible for themselves, all pilots have an adequate level of development. However, in terms of demanding others, only military pilots have adequate personality development. According to the characteristics of responsibility, its level is expressed inherent in civilian pilots, while the military have a situational manifestation. Assessing the processes of planning, organizing and performing professional duties (integrity) revealed that military pilots have a low self-esteem of their abilities, they are quite lazy, insecure. They are driven by spontaneity in making important decisions. Civilian pilots have a much higher level of self-esteem, confidence, concentration and ability to solve life's problems. They are more careful and prudent when making responsible decisions. They clearly show a sense of moral and professional duty. Thus, it can be concluded that the identified features of the distribution of military and civilian pilots according to the level of development of personal qualities are primarily related to certain features of the nature of work and due to the peculiarities of military service. This situation requires the introduction of psychological methods for assessing the psycho-emotional state of flight crew during the implementation of psychophysiological support.

Keywords: aviation psychology, psychoemotional status, personal qualities, military and civilian pilots.