

ВЛИЯНИЕ ПСИХОЛОГИЧЕСКИХ ОСОБЕННОСТЕЙ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ

Кузьмичева Я.А., Мерзликин И.Н.

*Московский государственный технический университет
гражданской авиации,*

г. Москва,

e-mail: yana10kuzmicheva@gmail.com

Введение. Деятельность гражданской авиации не отделима от такого понятия, как «человеческий фактор». Именно человеческий фактор является первопричиной подавляющего количества ошибок в авиационной деятельности [1].

В большинстве случаев, негативное воздействие на надежность работника как оператора системы и, как результат, возникновение ошибок является следствием изменений в его состоянии [2].

Актуальность анализа психоиндивидуальности работника не утратит своей актуальности. Необходима качественная работа по профессиональной ориентации и профессиональному отбору в любой сфере деятельности, однако стоит помнить, что данный отбор так же проводится людьми, которые так же склонны.

I. Суть человеческого фактора в авиации. Как известно, человеческий фактор (ЧФ) – это учение о надежном и эффективном функционировании системы «человек – машина – среда».

Применительно к авиации, оно позволяет учитывать психофизиологические возможности и ограничения человека при создании системы «экипаж – ВС (воздушное судно) – среда».

Для достижения гармоничного взаимодействия компонентов необходимо учитывать возможности и ограничения, связанные с пилотами (специалистами), при разработке каждого из них. Если требуется обеспечить соответствие пилотов (специалистов) требованиям своей профессии, необходимо внедрить эффективную систему профессионального психологического отбора. Если цель состоит в том, чтобы предотвратить ошибки пилотов, то необходимо

учитывать возможности и ограничения авиатехники при ее разработке. Это позволит создать условия, которые будут способствовать предотвращению ошибок и повышению безопасности полетов.

Для определения этих возможностей и ограничений необходимо проводить исследования, имитирующие реальные случаи, в которых эти особенности становятся очевидными.

II. Роли человека в понятии «Человеческий фактор». Для того, чтобы обеспечить безопасность полётов и минимизировать ошибки пилота (специалиста), необходимо исключить все факторы риска, связанные с недостатками взаимодействия специалиста со средством труда (самолётом) [3].

Н.А. Бернштейн – советский психофизиолог и физиолог, подчеркнул необходимость использования эргономического подхода для решения данного вопроса. Однако, профессиональный отбор не может гарантировать оптимальные показатели в обеспечении согласованности человека и техники [3].

В совокупности с общеизвестным фактом, что большинство аварийных ситуаций возникают внезапно, становится очевидно, что пилоты ГА обязаны обладать высокой способностью к переключению. По мнению ученых-психологов данная способность считается врожденной, поэтому своевременное выявление этой способности является обязательной задачей ВЛЭК.

Помимо вышеизложенного, необходимо четко понимать глубинные свойства психики, а именно – бессознательное стремление человека извлекать пользу из любой ситуации, даже если эта ситуация – создание ошибки. В соответствии с данным утверждением любая случайная ошибка является проявлением внутренних побуждений человека. Но не исключено, что аварийная ситуация может быть обусловлена объективными факторами: физическое и психическое истощение, недостаточная ясность инструкций и т.д.

Согласно мнению родоначальника медицинской авиариологии – А. Г. Шишова, миссия пилота в развитии авиационного происшествия должна рассматриваться с учетом обстоятельств, а не обособленно. При этом, он считал важным получить ответ на вопрос: «Почему пилот совершил ошибку?» [4].

Итак, для обеспечения надежности пилота (специалиста) необходимо провести грамотный отбор и качественную подготовку, а

также создать авиатехнику, удобную для человека, и обеспечить организацию, содержание и условия деятельности, соответствующие психофизиологическим ограничениям и возможностям конкретного персонала, а также опираются на изученный опыт профессиональной деятельности. Если хотя бы один из компонентов АС не удовлетворяется этим требованием, то надежность пилота (специалиста) может снижаться, что приведёт к выполнению им нестандартных действий.

Заключение. Для обеспечения безопасности человек и машина должны работать в тандеме, и техника должно быть подстроена под человека, но бывают исключения, когда психологические особенности и поведение человека не подходят ни под один сценарий. Поэтому должны быть разработаны новые меры предотвращения таких случаев. Важно, чтобы весь авиационный персонал проходил тестирование психологической устойчивости в различных ситуациях, от ежедневных до экстремальных. Ведь безопасность полётов в большей степени зависит от деятельности и качества работы всего авиационного персонала.

Список использованных источников

1. *Бодров В.А.* Актуальные проблемы психологии труда, инженерной психологии и эргономики. Выпуск 2 / Под ред. В.А. Бодрова, А.Л. Журавлева, Москва: Институт психологии РАН, 2011. 624 с. ISBN 978-5-9270-0182-8. Текст: электронный // ЭБС "Консультант студента": [сайт]. URL: <https://www.studentlibrary.ru/book/ISBN9785927001828.html> (дата обращения: 18.06.2023).
2. Причины и виды ошибок // Студопедия URL: <https://studopedia.ru> (дата обращения: 20.06.2023).
3. *Козлов В.В.* «Человеческий фактор»: ни человек и ни фактор // *АвиаСоюз*. - 2018. - №5 (72). - С. 42-45.
4. *Шишов А.Г.* Медицинское изучение и предупреждение летных происшествий. 1960 г. Сборник «Человеческий фактор: новые подходы в профилактике авиационной аварийности». Материалы юбилейной научной конференции, посвященной 90-летию со дня рождения А.Г. Шишова, 2000 г.