

14. Теплов Б.М. Психология музыкальных способностей / Б.М. Теплов. – М.-Л. : АПН РСФСР, 1947. – 355 с .

15. Хентова С. Ростропович / С. Хентова. – СПб. : МП РИЦ "Культ-информ-пресс", 1993. – 303 с.

16. Хорни К. Невроз и личностный рост. Борьба за самореализацию / пер. Е.И. Замфир ; научная редакция проф. М.М. Решетникова / К. Хорни. – СПб. : Изд-во Восточно-Европейского института психоанализа и БСК, 1997. – 316 с.

17. Шаповалова Л.В. Рефлексивный художник. Проблемы рефлексии в музыкальном творчестве / Л.В. Шаповалова.- Х. : Изд-во "Скорпион", 2007. – 292 с.

УДК 656.7.071.7:351.814.263.2(045)

## МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПІЛОТІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

*Злагодух В.В.*

*У статті представлені результати теоретичного аналізу наукових підходів до вивчення професійної відповідальності особистості та представлена концептуальна модель професійної відповідальності пілота цивільної авіації.*

**Ключові слова:** професійна відповідальність, саморегуляція, пілот цивільної авіації, автоматизовані системи керування.

*В статье представлены результаты теоретического анализа научных подходов к изучению профессиональной ответственности личности и представлена концептуальная модель профессиональной ответственности пилота гражданской авиации.*

**Ключевые слова:** профессиональная ответственность, саморегуляция, пилот гражданской авиации, автоматизированные системы управления.

*In this article are presented the results of a theoretical analysis of scientific approaches to the study of the professional responsibility of the person and a conceptual model of professional responsibility of civil aviation pilots.*

**Keywords:** professional responsibility, self-regulation, aviation pilot, automated control systems.

Постановка проблеми. Проблема дослідження професійної відповідальності полягає у тому, що стрімкий розвиток науково-технічного прогресу в галузі авіації набуває потужного зростання, а статистичні дані свідчать про зростаючу кількість льотних інцидентів, які виника-

ють унаслідок помилок льотного екіпажу. В останні десятиріччя сформувалася галузь науки про автоматизацію, яка впливає на розвиток техніки, але ніхто не буде сперечатися про роль людини в польоті. У результаті використання автоматичних систем керування літаком, посадою, а також польотом за курсом ця роль змінилася, людина перестає бути абсолютним господарем у літаку. Функції людини в умовах сучасної високо розвинутої техніки, подібно функціям машини, повинні піддаватися ретельному дослідженню. Людина у високорозвиненій конструкції літака повинна розглядатися як один з елементів складної системи керування, дії якого повинні забезпечувати бездоганну роботу всієї машини. Тому актуальним залишається питання дослідження психології особистості пілота. Функції пілота зводяться до наступного: 1. Обслуговування апаратів й механізмів, необхідних для відриву людини від землі й проникнення у повітряний простір. 2. Орієнтування у положенні у русі в просторі трьох вимірів. 3. Пристосування до чинників, які з'являються у зв'язку з відривом людини від землі (висота, швидкість, відстань).

Функції людини, які відіграють визначену роль пов'язані, в першу чергу, з її фізичним й психічним станом. Фізичний стан вимагає, окрім гарного здоров'я, визначених фізіологічних даних: для польотів на великих висотах, стійкість до впливу великих швидкостей й великих перевантажень, опір до визначених видів опромінювань, правильного сприйняття для збереження режиму польоту, для надійного керування повітряним судном. Також необхідні психологічні передумови для польоту. Надійне керування вимагає рівномірного протікання психічних процесів, розумових реакцій, виконання визначених дій й вирішення завдань, значення яких для надійності польоту залишається в наш час великим. Статистика нещасних випадків доводить, що не технічні недоліки, а людський чинник є причиною більшості повітряних катастроф, а серед них психологічні чинники виходять на перший план.

Під психологічними чинниками розуміють ті явища в організмі, які при розгляді життєвих функцій не можуть бути віднесені до області класичної фізіології, як вчення про життєві процеси в організмі. Вони стосуються в першу чергу розумових здібностей, здатності пристосування й вивчення, до сприйняття почуттів, наступною інтелектуальною та емоційною переробкою сприйняття, різним формам дій та реакцій, а також формам прояву людського характеру.

Саме тому в останні роки у галузі авіаційної психології велике значення набули: 1) психотехніка польоту; 2) психофізіологія польоту; 3) дослідження особистості пілота.

Тісна взаємодія фізіологічних та психологічних функцій є у мово функціонування системи "людина-машин". В останні часи, у зв'язку

науково-технічним прогресом та розвитком електронно-обчислювальних систем, керування фізіологічна частина функцій може бути замінюється на дію автоматів. Під час польотів органи чуття частково втрачають своє значення, використання радіозв'язку й радіолокації в деякому ступені зробили непотрібним зір та слух. Електронні бортові й наземні пристрої полегшують пілоту спостереження за режимом польоту та його адаптацію до режиму, виконують частину розумової праці. Ці прилади беруть на себе як механічні навантаження, так і частково комбінаторні дії, а також довготривалі навантаження під час польоту.

Велика кількість запровадження бортових систем керування польотом повітряного судна, які здійснюються на базі електронно-обчислювальної техніки покликані зменшити фізичне навантаження на пілота, але він поступово втрачає навички самостійного вирішення завдання. Це часто призводить до важких наслідків при виникненні аварійних, складних позаштатних ситуацій. Деякі дослідники вважають, що причиною цього є дисбаланс між людиною й складними електронними системами повітряного судна. Вдосконалення систем керування, підвищення їх складності у керуванні польотами, знижуючи фізичне навантаження, призводить до зростання психологічного навантаження, пов'язаного з професійною відповідальністю, з необхідністю постійного самоконтролю й контролю за положенням літака у просторі й на маршруті.

Головним завданням пілота є процес керування повітряним судном. Це складний процес, в якому задіяні як сенсорна, так і моторна робота. Співвідношення між необхідними для керування літаком рухами тіла пілота та зміни у положенні літака у повітрі після нетривалих тренувань виконуються рефлексивно. Задля систематизації рухових реакцій розрізняють наступні форми: статичні реакції, реакції положення й рухові реакції. Відтворюючі рухи, які належать до рухових реакцій досліджувалися найчастіше, у зв'язку з тим, що вони пов'язані з рухами керування. Відтворюючим рухом називають одну з форм довільних рухів, який повинен відтворювати заданий напрям або заданий шлях. При цьому, що б очі або інші органи відчуття контролювали цей рух. При цьому фізичному й психічному навантаженні підвищується напруга у зв'язку з відповідальністю яку несе пілот в першу чергу за життя інших людей, екіпажу та своє власне життя.

Забезпечення безпеки польоту відносять, на сьогоднішній день, виключно до сфери діяльності авіаційних інженерів, пілотів. Вклад психологів був незначний, якщо не враховувати питань, які стосуються профвідбору та профпридатності, а також з'ясування причин аварій. Порівняно недовгий час, існує думка, що задля безпеки польотів, конструювання літаків й обладнання повинно здійснюватися з урахуван-

ням людського чиннику. На сьогоднішній день авіаційна психологія повинна слугувати забезпеченню безпеки польотів. В цьому руслі її практичне значення для авіації неможливо недооцінити. Дослідження питань авіаційних аварій й забезпечення безпеки польотів відносяться до загальної проблеми попередження нещасних випадків у психологічному аспекті.

А між іншим, вивчення обставин аварій нерідко вказує на переважаючу роль у льотних випадках суб'єктивних помилок людини порівняно з технічними і іншими причинами.

Аналіз сучасних досліджень. Багато уваги дослідженню формування професійної відповідальності майбутнього спеціаліста приділяли вітчизняні психологи О.Ф.Бондаренко, Ж.П.Вірна, А.Б.Коваленко, С.Д.Максименко, Л.П.Овсянецька, Л.Е.Орбан, Н.І.Пов'якель, В.А.Семиченко, Л.Г.Терлецька, Н.В.Чепелева. Розв'язанню важливих питань професійної освіти сприяють теоретичні положення сучасних науковців Г.О.Балл, І.Д.Бех, Л.М.Карамушка, В.В.Клименко, С.Д.Максименко, В.П.Москалець, І.Д.Пасічник, Н.А.Побірченко, В.В.Рибалко, М.В.Савчин, Т.М.Титаренко, Ю.М.Шваб, Т.С.Яценко, О.М.Ічанська та ін.

Однак, у галузі сучасної авіаційної психології проблема професійної відповідальності, а також психологічних умов її розвитку залишаються недослідженими.

Постановка завдання. Метою даної статті є теоретичне визначення основних складових професійної відповідальності особистості та побудова концептуальної моделі професійної відповідальності пілота цивільної авіації.

Виклад основного матеріалу. На рівні психологічного аналізу, в сучасній науковій літературі, відповідальність особистості – це одна з найбільш загальних властивостей особистості, яка об'єднує в собі компоненти афективно-мотиваційної, інтелектуальної та діяльнісно-поведінкової сфер людини. Відповідальність – внутрішня саморегуляція і самодетермінація зрілої особистості, опосередкована ціннісними орієнтаціями, яка виявляється в усвідомленні людиною причин здійснюваних вчинків і їх наслідків та контролю своєї здатності бути причиною змін у навколишньому світі і власному житті. Найбільше вивчена відповідальність у зарубіжній психології, де її розглядали не як цілісне явище, а лише в окремих формах її прояву. Зокрема, значну увагу приділяли дослідженню соціальної відповідальності, як схильності людини поводитись відповідно до інтересів інших людей і соціальних груп, дотримуватися прийнятих норм і виконувати вибрані рольові обов'язки. При вивченні особливостей прийняття на себе відповідальності за активні дії в різних соціальних ситуаціях був відкритий і досліджений

феномен "дифузії відповідальності", який виявляється в різкому зниженні активності виконання необхідних дій у присутності інших людей. Найбільш різнобічно і найповніше явище відповідальності досліджено в екзистенціальній психології [6].

Відповідальність, як мотив, який визначає діяльність людини, спрямований на збереження життя, яке має безумовну цінність і представлено у етиці філософа А. Швейцера.

В залежності від результату вчинку й зовнішній дії Ф.Хайдер виділяє наступні стадії відповідальності: генералізована відповідальність – особистість відповідальна за любі наслідки дії, якщо вона приймала участь в них й була пов'язана якимось чином. Власна відповідальність – особистість відповідальна лише за те, що вона безпосередньо зробила. При цьому не має різниці між результатом випадковим, навмисним й передбачуваним. Диференційована відповідальність – особистісна відповідальність за передбачуваний результат, незалежно від того був він навмисний або ні.

Говорячи про структуру відповідальності А.Г. Спіркін, виділяє, що вона утворюється з декількох складових: свободи волі, усвідомлення обов'язку, соціальних мір взаємодії суб'єкта у відповідь на його соціально значимі дії. Ми вважаємо, що професійна відповідальність це не логічно об'рунтований набір компонентів, а їх функціональна взаємодія і реальні зв'язки між складовими структури. Іншими словами, цілісний аналіз професійної відповідальності суб'єкта "З необхідністю передбачає виділення й об'рунтування найбільш загальних, в деякому сенсі формалізованих змінних, які дозволяють більш повно описати якісні та кількісні ознаки різних її компонентів" (О.І. Крупнов, 1988). Дослідники якості відповідальності включають в її структуру різну кількість змінних.

Так, В.Ф. Сафін запропонував розглядати відповідальність як "сплав" мотиваційно-афективного, інтелектуально-когнітивного, діяльно-поведінкового утворення" й говорити про "інтегрованість відповідальності як властивості самовизначення особистості, яка синтезу всі сторони розвитку суб'єкту як соціального діяча" (В.Ф. Сафін, 1986). У відповідальності, у єдності виступають мотивуючий, регулюючий, контролюючий та виконавчий початок поведінки, принципи та переконання.

Т.М. Сідорова (1987) структуру соціальної відповідальності представляє як єдність трьох компонентів: когнітивного, мотиваційного та поведінкового. Причому в загальній структурі відповідальності вона виділяє зовнішню структуру, яка складається з наступних елементів: суб'єкта відповідальності; об'єкта відповідальності; інстанції відповідальності (перед ким відповідає). Та внутрішню структуру, яка включає:

правильне розуміння людиною соціальних норм (правових та моральних) відповідальної поведінки, передбачення наслідків своєї діяльності; відповідальну мотивацію поведінки (систематичне виконання своїх обов'язків, доведення справи до кінця та ін.)

Також цікаві параметри за якими оцінював взяття на себе відповідальності Є. Сатуб при надання допомоги постраждалим. Вони були розподілені на три сфери: 1) просоціальна орієнтація; 2) ініціативність – прагнення діяти; 3) швидкість судження (Е. Staub, 1974).

Тимошук І.Г (2002) пропонує розглядати модель морально-етичної відповідальності як структура з наступних шкал: 1. Морально-етична рефлексія – здатність до швидкого і глибокого розуміння моральних і аморальних аспектів власних комунікативних інтенцій. Це також здатність рефлексувати дію факторів, що перешкоджають прояву відповідальної поведінки, чітке усвідомлення способів і можливостей прояву відповідальності. Морально-етична рефлексія розглядається як базовий механізм самосвідомості особистості (В. Столін, С. Пантелеєв, М. Лекторський) та соціальної відповідальності особистості (К. Муздобаєв). Особливістю морально-етичної рефлексії є те, що вона дозволяє розуміти і приймати відповідальне рішення. 2. Морально-етична мотивація – глибинне внутрішнє прагнення особистості створювати етичну атмосферу взаємодії з іншою людиною, бажання встановлювати особливого роду відносини близькості, емпатії, прихильності. Етична мотивація є підставою для формування морально-етичної системи цінностей і світоглядних установок особистості. Основна мета морально-етичної мотивації – формування здатності практичного психолога конструктивно аналізувати поведінку та вчинки іншої людини, а також створювати етичну атмосферу спілкування з нею. Морально-етична мотивація визначається також у глибинному прийнятті іншої людини, особливому ставленні людини до сенсу свого життя. 3. Альтруїстичні почуття – емоційна складова (емпатія, любов, чуйність, гідність, обов'язок), що відбиває гуманно-відповідальне значення відносин особистості. 4. Моральна інтуїція – компонент, за допомогою якого суб'єкт моментально усвідомлює і віддає перевагу одним (гуманістичним) цінностям перед іншими (антигуманними, аморальними, егоцентричними і прагматичними). 5. Екзистенціальна відповідальність – компонент, який відповідає за чітке усвідомлення суб'єктом сенсу життя, що сприяє виробленню і "повторному перегляду" власних смислоутворюючих цінностей. Іншими словами, це відповідальність людини стосовно власного буття. Екзистенціальна відповідальність попереджає втрату сенсу життя. Вона допомагає відрізнити соціально – зрілу особистість від соціально – незрілої. 5. Морально-етичні цінності – компонент, що

синтезує й інтегрує в єдиний особистісний гештальт такі психологічні утворення, як: світогляд, установки, інтереси й ідеали суб'єкта, основні з них – цінності добра, справедливості, любові і чесності.

В основі оцінювальних критеріїв рівня розвитку професійної відповідальності колективних суб'єктів управління Баранова С.В. (2004) визначає наступні критерії: характеристика взаємодії процесів взаємної відповідальності і відповідальної взаємозалежності; рівень інституціональної професійної мотивації – мотиваційний компонент професійної відповідальності; рівень усвідомлення окремого члена колективного суб'єкту управління та управлінської групи загалом, запропонованих професійних вимог, розуміння змісту основних обов'язків члена управлінського колективу, їх морального аспекту, значення для розвитку організації і саморозвитку, потреба у подальшому збільшенні знань, дисциплінованість, точність виконання професійних вимог, акуратність у справах усіх членів групи – когнітивний компонент професійної відповідальності; рівень здатності приймати колективне відповідальне рішення й організація його виконання кожним членом управлінського колективу, контроль за отриманим результатом у відповідності з поставленою метою, наявність розуміння зв'язку між своїми діями і результатами праці групи у кожного члена управлінського колективу; розуміння зв'язку між результатами власних дій кожного і результатами праці колективу призводить до розуміння залежності власних зусиль для досягнення поставленої мети – вольовий компонент професійної відповідальності; рівень прояву емоційного ставлення до колективного виконання професійних обов'язків в управлінській діяльності й отриманих результатів, саморегуляція та впевненість у власних силах – емоційний компонент професійної відповідальності [1].

У роботі присвяченій дослідженню відповідальності майбутніх спеціалістів в авіаційній галузі Ічанська О.М. виділяє три типи відповідальності: позитивний, перехідний та невідповідний, які характеризуються кожний своїми особливостями [2].

Виходячи із принципів системного підходу, розроблених Б.Ф. Ломовим, до розгляду професійної відповідальності, ми підходили з різних боків: як якісній одиниці, яка має складові й засоби організації; з точки зору її біофізичного забезпечення у зв'язку з проявом властивостей нервової системи; розкриття індивідуальних особливостей прояву професійної відповідальності у професійній діяльності; розгляд професійної відповідальності як багаторівневого утворення; встановлення ряду якостей професійної відповідальності як полісистемної якості.

На нашу думку, професійна відповідальність пілота визначається по-перше знаннями у своїй галузі, по-друге – реакцією на катаст-

рофічні події, які можуть виникати в результаті діяльності професіонала, та особистісною відповідальністю професіонала.

Виходячи з вище сказаного, професійна відповідальність пілота цивільної авіації – це усвідомлення ризику заподіяння шкоди собі й оточуючим внаслідок дій під час виконання професійної діяльності. Отже, концептуальна модель професійної відповідальності пілота цивільної авіації може бути побудована наступним чином:

1. Рефлексивність, як суттєвий структурний когнітивний компонент професійної відповідальності – психічна властивість, яка представляє собою інтегративне поєднання рефлексії як психічної реальності, рефлексії як процесу та рефлексії як особливого психічного стану, а також, рефлексію як розумовий розвиток, спрямований на пізнання людиною себе: поведінки, дій і вчинків, психічних станів, почуттів, здібностей, характеру та інших властивостей своєї особистості. Показником може бути рівень рефлексивності.

2. Саморегуляція – як поведінковий структурний компонент професійної діяльності – характеристика індивідуального стилю діяльності, властивість усіх живих систем, що забезпечує їх доцільне функціонування. Рівень саморегуляції залежить від еволюційного розвитку організму, його організації складності. Психічна саморегуляція як управління активністю організму, спрямована на відображення навколишньої дійсності, відбувається в єдності її енергетичних, динамічних і змістовних аспектів. У людини саморегуляція є здатністю керувати собою на основі сприймання і усвідомлення власних психічних станів і поведінки, незважаючи на різноманітність проявів. Саморегуляція має чітку структуру, яка поєднує: 1) визначення суб'єктом мети своєї довільної активності; 2) програму виконавських дій, узгоджену з умовами діяльності; 3) неперервний контроль за ходом її реалізації; 4) оцінку досягнутих результатів; 5) рішення про необхідність корекції і характер корекційної діяльності. За структурою саморегуляція є замкнутим контуром регулювання активності організму, який функціонує на основі інформації, носіями якої є психічні форми відображення дійсності (образи сприйняття, уявлення, поняття) Психологічні механізми саморегуляції формуються в процесі становлення особистості. Ефективна саморегуляція можлива лише на певному рівні розвитку самосвідомості і пов'язана зі сформованими самопізнанням та розвиненою здатністю планувати свою поведінку і діяльність прийнята суб'єктом ціль не визначає однозначно умов для чіткого планування виконавського процесу. Навіть за однакових умов можливі різні способи досягнення поставленої мети. Залежно від індивідуальних особливостей суб'єкта, його звичок і особистісних якостей програма саморегуляції і процес її реалізації



ізації у різних людей відбувається неоднаково [6]. Показником може бути загальний рівень саморегуляції.

3. Рівень здатності прийняття рішення, організація його виконання, контроль за отриманим результатом у відповідності з поставленою метою, наявність розуміння зв'язку між своїми діями і результатами роботи екіпажу. Розуміння пілотами цивільної авіації зв'язку між результатами власних дій кожного і результатами виконання професійного завдання призводить до розуміння залежності власних зусиль для досягнення поставленої мети. Показником може бути інтернальність у сфері професійної діяльності.

4. Рівень прояву емоційного ставлення до виконання професійних обов'язків в професійній діяльності пілотів цивільної авіації й отриманих результатів, саморегуляція та впевненість у власних силах. Показником, на нашу думку, може бути інтегральний показник задоволеності працею.

5. Рівень прояву мотивації до виживання, адже головним мотивом пілота цивільної авіації має бути спрямованість на життя, в першу чергу, власне, а також інших людей. Показником є загальний показник осмисленості життя.

Висновки. На основі аналізу сучасних наукових досліджень, виявлено що проблема дослідження професійної відповідальності особистості є недостатньо висвітленою, особливо в галузі авіаційної психології.

Виходячи з теоретичного аналізу наукових підходів до даної проблематики, визначено, що професійна відповідальність пілотів цивільної авіації – це усвідомлення ризику заподіяння шкоди собі й оточуючим внаслідок дій під час виконання професійної діяльності.

Розроблено концептуальну модель професійної відповідальності пілотів, яка складається з мотиваційного, когнітивного, поведінкового та емоційного компонентів та виокремлено їх критерії.

Подальший напрямок нашої роботи ми вбачаємо в емпіричному дослідженні професійної відповідальності пілотів цивільної авіації, а також встановленні психологічних особливостей розвитку цього явища.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Баранова С.В. Професійна відповідальність в управлінській діяльності (соціально-психологічний аспект) : монографія / С.В. Баранова. – Луганськ : Світлиця, 2006. – 200 с.

2. Ічанська О.М. Відповідальність майбутніх авіаційних спеціалістів в контексті проблеми безпеки / О.М. Ічанська // Актуальні проблеми психології : зб. наук. праць / за ред. С.Д. Максименка. – К. : НАУ, 2012. – Т. X, вип. 21. – С. 73-82.

3. Кулик М.С. Інженерно-психологічні аспекти мінімізації ризиків експлуатації новітньої авіаційної техніки / М.С. Кулик // Актуальні проблеми психології : зб. наук. праць / за ред. С.Д. Максименка. – К. : НАУ, 2012. – Т. X, вип. 21. – С. 83-91.

4. Мишина Ю.Д. Ответственность взрослых за ответственность детей / Ю.Д. Мишина. – Новосибирск : НКИ, 2000. – 212 с.

5. Петренко О.В. Внутрішній світ професіонала та психологічний простір професійної команди як ракурси аналізу надійності льотного екіпажу / О.В. Петренко // Актуальні проблеми психології : зб. наук. праць / за ред. С.Д. Максименка. – К. : ДП "Інформаційно-аналітичне агентство", 2011. – Т. X, вип. 18. – С. 388-401.

6. Психологічна енциклопедія / [автор-упорядник О.В. Степанов]. – К. : Академвидав, 2006. – 242 с.

7. Савчин М.В. Психологія відповідальної поведінки / М.В. Савчин. – К. : Віта, 1996. – 130 с.

УДК 925 : 159.923

## СОЦІАЛЬНИЙ ІНТЕЛЕКТ ОСОБИСТОСТІ ТА ЙОГО СКЛАДОВІ В СТРУКТУРІ ЗАГАЛЬНОГО ІНТЕЛЕКТУ

*Івашкевич Е.З.*

*Стаття присвячена дослідженню питань соціального інтелекту в структурі загального інтелекту особистості. На основі аналізу наукової літератури було показано, що соціальний інтелект вміщує в себе біологічний та психометричний інтелект; соціальний інтелект формується в результаті розвитку загального інтелекту під впливом зовнішніх соціокультурних умов. Автор говорить про те, що соціальний інтелект вміщує декларативні та оперативні (процедурні) знання, які індивід використовує в реальному житті для інтерпретації подій, складання планів та прогнозування як дій повсякденного життя, так і професійних ситуацій. Авторська концепція соціального інтелекту передбачає, що він вміщує когнітивну, мнемічну та емпатійну підструктури.*

**Ключеві слова:** загальний інтелект, соціальний інтелект, біологічний інтелект, психометричний інтелект, когнітивна, мнемічна та емпатійна підструктури соціального інтелекту.

*Статья посвящена исследованию вопросов социального интеллекта в структуре общего интеллекта личности. На основании анализа научной литературы было показано, что социальный интеллект включает в себя биологический и психометрический интеллект; социальный интеллект формируется в результате развития общего интеллекта под влиянием внешних социокультурных условий. Автор говорит о том, что социальный интеллект включает декларативные и оперативные (процедурные) знания,*