

УДК 351.74

Сафін О.Д., доктор психологічних наук, професор спеціальної кафедри, Національна академія Служби безпеки України (м. Хмельницький)

Бриндіков Ю.Л., начальник відділу Управління у справах сім'ї і молоді Хмельницької облдержадміністрації

ПСИХОЛОГІЧНІ УМОВИ РОЗВИТКУ ПРОФЕСІЙНОЇ ГОТОВНОСТІ ВІЙСЬКОВИХ ВОДІЇВ ДО ДІЇ В ЕКСТРЕМАЛЬНИХ СИТУАЦІЯХ ДОРОЖНЬОЇ ОБСТАНОВКИ

Проаналізовано умови психологічної готовності військових водіїв до дій у екстремальних ситуаціях. З'ясовано, що особливості поведінки водіїв у дорожній ситуації залежать від індивідуально-типічних якостей людини. Для підвищення стресостійкості військових водіїв необхідно здійснювати індивідуальний підхід.

Ключові слова: екстремальна ситуація, індивідуальні якості, професійна придатність.

Актуальність проблеми полягає в тому, що існують певні психологічні умови професійної готовності фахівця, які забезпечують високу стабільну ефективність і надійність виконуваної ним діяльності [1; 8; 11; 12 та інш.]. Крім цього, існують і специфічні, або особливі, інваріанти професіоналізму [2]. У нашому дослідженні було використано акмеографічний підхід, що дозволяє вирішувати завдання розвитку професіоналізму особистості й діяльності. Його **метою** є розробка акмеограми, що являє собою систему вимог, умов і факторів, що сприяють прогресивному розвитку професійної майстерності й особистості військового водія.

Виклад основного матеріалу. Узагальнюючи результати свого дослідження, ми визначили ряд професійно значущих, стійких індивідуальних якостей, необхідних для надійної роботи водія-професіонала.

1. Властивості нервової системи, насамперед сила й рухливість нервових процесів. Експериментально доведено, що

люди, що відрізняються слабкою нервовою системою, здатні добре працювати в мінімальному режимі і справлятися з оптимальним режимом, але в екстремальному режимі надійність і якість їхньої роботи різко знижується [5]. При профвідборі для роботи водіями необхідно проводити випробування їхньої здатності успішно діяти у складних умовах, виходячи з показника сили їхньої нервової системи. Переробити нервову систему зі слабкої в сильну не можна, тому забезпечити надійну роботу водія зі слабкою нервовою системою в екстремальних режимах виявляється надзвичайно складно.

Важливо, щоб водій володів і достатньо рухливою нервовою системою. Це професійна якість водія оцінюється за швидкістю реагування на світлові й звукові сигнали. Але такі випробування навряд чи можна визнати достатніми. Відомо, що помилки водіїв найчастіше виникають не тому, що людина запізнилася з відповіддю, а тому, що вона виявила зайву поспішність. Встановлено, що досвідчений водій у складних екстремальних завданнях реагує навіть трохи повільніше, ніж недосвідчений. Досвідчений водій розуміє, що в подібних ситуаціях варто діяти завжди особливо точно й впевнено. Тому він намагається в екстремальній ситуації якомога повніше оцінити обстановку й вибрати в ній кращий варіант дії. Він знає, що якщо у звичайних умовах ще можна помилитися, а потім виправити й скорегувати свої дії, то в екстремальній ситуації немає часу для виправлення помилок. Недосвідчений же водій в екстремальній ситуації особливо поспішає щось зробити і його швидкі рухові реакції у таких випадках виявляються швидше за все проявом активного захисного рефлексу, інакше кажучи, паніки, поспішність же дій в екстремальній ситуації часто веде до того, що людина діє не в лад, погіршуючи і без того складну ситуацію, робить її непоправною. Тому швидка рухова реакція не повинна розглядатися як найважливіша професійна якість водія як оператора. Куди важливішою є здатність швидко й повно оцінювати складні і небезпечні ситуації та приймати в них правильні рішення. Оцінку властивостей нервової системи, як і інших показників темпераменту,

найкраще здійснювати за допомогою апаратурних методик, зокрема тих, що були запропоновані ще В.Д. Небиліциним [3].

2. Якість уваги (її розподілу, переключення, концентрації). Виявилося, що водії, відібрані за цим тестом, працювали більш безпечно, ніж інші. У багатьох наступних дослідженнях роботи водіїв було неодноразово підтверджено важливість для безпомилкової роботи здатності до розподілу уваги між дорогою, транспортними засобами, дорожніми знаками й пішоходами. Доводилося, що ця здатність, як і здатність до концентрації й перемикавання уваги, є стійкою індивідуальною якістю, природно обумовленою. Для оцінки якості уваги звичайно використовуються різні бланкові методики коректурних проб [4].

3. Якість сенсомоторної координації [7; 10]. Для виміру якості сенсомоторної координації використовуються апаратурні методики типу проведення штиря по зигзагоподібному вирізі, не торкаючись його стінок. За числом допущених помилок (торкань) і часом, витраченим на проведення штиря від початку до кінця, виводиться оцінка якості сенсомоторної реакції випробуваного - якості, що також відноситься до категорії стійких індивідуальних показників людини.

4. Висока емоційна стійкість [6; 9; 14]. Для такої професії як водій особи з різко вираженою емоційною збудливістю непридатні, так само, як і емоційно-пасивні особи. Звідси закономірна вимога систематичного вивчення водіїв у процесі їхньої професійної діяльності з фіксацією уваги на ступені емоційної збудливості, стійкості емоцій, умінні володіти емоціями і прояві водієм вольових якостей. Для оцінки цієї якості найкраще використовувати апаратурні методики, хоча емоційну стійкість можна визначити й за допомогою тестів Айзенка й Розенцвейга.

У професіоналів високого рівня ці інваріанти розвинені набагато сильніше, ніж в інших фахівців, що виконують ту ж діяльність. Справжнім професіоналом стає лише той, у кого розвинені практично всі загальні акмеологічні інваріанти. Отже, сам індивідуально-професійний розвиток до рівня професіоналізму повинен здійснюватися комплексно й багатоаспектно.

Здатність до роботи в екстремальних ситуаціях значною мірою залежить і від придбаних у процесі життя й діяльності соціальних якостей [12]. Так, наприклад, у водіїв є ряд соціально-психологічних якостей, які створюють схильність до здійснення помилок в екстремальних ситуаціях: надмірна самовпевненість, неповага й недостатня чуйність до інших людей, високе почуття власної незалежності, егоцентричність, безвідповідальність, неакуратність, підвищена тривожність і невпевненість у собі, неповага до норм і правил, нестриманість і схильність до конфліктів, висока напруженість, погані здібності до планування, самоконтролю, непрактичність, безтурботність, низька здатність до абстракцій, до виявлення зв'язку між явищами, до прогнозування розвитку подій. Перераховані соціально-психологічні якості протипоказані у водійській діяльності, їх можна оцінювати за допомогою різних тестів, які можуть бути покладені в основу професійного відбору.

Відповідно до завдань третього етапу дослідження для практичного впровадження, з метою підвищення психологічної готовності до дій в екстремальних ситуаціях, ми рекомендували вжиття наступних заходів:

1. Введення у процес навчання демонстрації ряду елементів психофізіологічної діяльності водія:

- часу простої і складної реакції залежно від обстановки руху;
- часу й особливостей огляду перехрестя вулиць і доріг;
- часу й особливостей орієнтування водіїв через дзеркало заднього огляду.

2. Практичні тренування водіїв у процесі навчання й підвищення кваліфікації:

- гальмування на слизькій дорозі автомобілів різного типу;
- виведення автомобіля із замету на слизькій дорозі;
- виконання обгону й об'їзду на підвищеній швидкості з наступним аналізом траєкторії руху.

3. Прийняття єдиних рекомендацій щодо дій в екстремаль-

ній і аварійній обстановці.

У вивченні психофізіологічних особливостей водія автомобіля ми виділили три періоди: 1) до навчання - за даними медичного й психофізіологічного обстеження; 2) до одержання прав водія - при навчанні; 3) у процесі професійної діяльності. Висновки про невідповідність індивідуально-психофізіологічних якостей кандидата вимогам професії до навчання робилися нами на основі явних і різких відхилень від середніх показників при вивченні окремих якостей (наприклад, уповільнене переключення й нестійкість уваги, різке уповільнення рухової реакції, неврівноваженість нервових процесів). Вивчення індивідуально-психологічних особливостей водія у процесі його діяльності проводилося насамперед з метою вирішення питання про характер його роботи (тип автомобіля, час доби, тривалість робочої зміни, важливість завдання). Враховувалося також, що негативні психологічні особливості водія можуть компенсуватися іншими якостями й проявлятися лише у складних дорожніх ситуаціях, тому є доцільними періодичні обстеження водіїв з використанням спеціальних тренажерів та імітацією різних екстремальних ситуацій.

Самостійне керування автомобілем свідчить про певне вміння того, хто навчається, тобто про наявність у нього відповідних навичок. У діяльності водія можна виділити три групи навичок: сенсорні, розумові й рухові; вони формуються у процесі виконання вправи, тобто повторного здійснення діяльності, з метою вдосконалення способу її виконання. Але далеко не всяке повторення дій можна вважати вправою. Для того, щоб повторне виконання дій стало вправою, необхідно усвідомити мету й значення навички, що формується, знати результат кожної окремої вправи і бути впевненим у своїх силах і можливостях. Продуктивність навички залежить також від методу навчання, здатностей і емоційного стану тих, кого навчають, від правильного розподілу вправ за часом, тобто від планування тренувань.

Нові навички формуються на основі старих, уже сформованих раніше, причому старі навички можуть полегшувати про-

цес формування нових або гальмувати їх. Такий вплив раніше засвоєних навичок на нові називається переносом. Залежно від впливу перенос може бути позитивним або негативним. Позитивний перенос навичок пояснюється наявністю тотожних елементів, властивих двом або декільком навичкам. Негативний перенос навичок - це процес гальмування навичками одна одну. При переході водія для роботи на автомобіль іншого типу або марки необхідно враховувати конструктивні особливості кабіни й органів керування нового автомобіля. Негативний перенос навички у перші дні роботи може різко відбитися на якості керування автомобілем. Боротьба з негативним переносом навички повинна полягати в тім, щоб нову навичку було добре закріплено доведено настільки до автоматизації, за якої водій вже не вимагає для здійснення спеціальних зусиль свідомості.

Навичкам властива мінливість. Якщо тренування припиняється, то навички руйнуються (деавтоматизуються). Руйнування навички не означає повної втрати людиною можливості здійснити її, але якість її виконання тією або іншою мірою знижується. Найбільшим змінам піддається тимчасова визначеність дії: після перерви у тренуванні дії виконуються то швидше, то повільніше у порівнянні з необхідною тривалістю. Руйнування навичок насамперед позначається на складних і погано закріплених навичках. З метою підтримки необхідного рівня сформованих у процесі навчання навичок та їхнього подальшого вдосконалення вдаються до тренувань - функціонального вдосконалювання організму шляхом систематичних вправ. Важливо відзначити, що процес руйнування навички водій не бачить і при керуванні автомобілем у складній обстановці він не в змозі виконати необхідні дії, внаслідок чого стає учасником дорожньо-транспортної пригоди.

У водія добре сформовані навички керування автомобілем не завжди можуть забезпечити успішний результат в екстремальній ситуації, тому що специфічні навички виробляються у процесі повторних дій за відповідних умов, у тому числі й екстремальних, що потребують негайних дій водія. Зрозуміло, що

штучно створювати такі умови в практиці роботи водія не можна. У цих випадках у нагоді можуть стати тренажери, що імітують екстремальні ситуації, на тлі яких водій у процесі тренування формує й підтримує найважливіші навички керування автомобілем в екстремальних ситуаціях. Так, наприклад, в екстремальних ситуаціях при „дефіциті” часу до комплексу дій водія можуть включатися не тільки дії з рульовим керуванням і приводом гальм, але й вмиканням понижувальної передачі, подача звукового сигналу, перемикання світла й інші, а в ряді випадків виникає необхідність із цього комплексу виключити звичну для водія, автоматично виконувану ним дію (наприклад, гальмування на слизькій дорозі). Ці дії повинні виконуватися гранично швидко, точно, у різних сполученнях і послідовності, тобто повинні формуватися у водія складні й важливі навички дій у різних екстремальних ситуаціях.

Третій етап дослідження проводився нами з метою реалізації умов формування до дій в екстремальних ситуаціях дорожньої обстановки. На цьому етапі нами були вирішені наступні завдання:

- виявлення індивідуальних показників водійської професії для безпечної роботи;
- дослідження професійно важливих психологічних і психофізіологічних характеристик професійної придатності водіїв;
- розробка методичних і практичних питань визначення психологічної готовності до дій в екстремальних ситуаціях дорожньої обстановки.

Таким чином, проведення третього етапу дослідження дозволило оцінити роль психологічної стійкості водія в забезпеченні його професійної надійності. Зіставлення результатів дослідження психологічної стійкості курсантів та їхньої фактичної надійності протягом року як водіїв показало, що більшість „аварійників” мають низьку емоційну стійкість, а більшість „безаварійників” - високу. Оскільки порівнювані групи внаслідок застосованих нами методичних прийомів вірогідно не відрізнялися за середнім рівнем таких професійно важливих психофізіологічних показників, як параметри уваги, швидкість і точність реагування, ми вважали

за необхідне пояснити розходження в надійності водіїв порівнюваних груп розходженнями в рівнях їх психологічної стійкості. Підтвердженням високої професійної значущості психологічної стійкості для водіїв автолюбилей є й той факт, що у водіїв-випробувачів, діяльність яких характеризувалася значними нервово-емоційними навантаженнями, рівень психологічної стійкості був дуже високий.

З огляду на роль психологічної стійкості у забезпеченні надійності водія, визначення її рівня на основі результатів емпіричного дослідження її було включено як обов'язкову до методики професійного психофізіологічного відбору водіїв автомобілів. Визначення рівня психологічної стійкості курсантів дозволило врахувати їхні індивідуальні особливості у процесі навчання. Зокрема, ми дійшли висновку, що для курсантів, придатних до професії, але тих, хто має відносно невисокий рівень психологічної стійкості, необхідно збільшувати число занять з водіння автомобіля в реальних умовах, а також число занять на автотренажері зі створенням нестандартних і близьких до екстремальних ситуацій.

Висновки. Аналіз стійкої (тривалої) і ситуативної (тимчасової) готовності до діяльності та її деяких видів дозволив нам у ході експериментальної роботи визначити їхні додатки - стійкі (професійно важливі риси спрямованості, характеру, здатностей, досвіду) і динамічні (усвідомлення завдань, умов, у яких буде проходити її виконання, визначення способів досягнення мети). Являло також інтерес вивчення співвідношення і функціонування в діяльності тривалої й тимчасової готовності, їхнього взаємовпливу, місця й ролі в них неусвідомлених психічних явищ.

Психологічна готовність до дій в екстремальній ситуації формувалася й підтримувалася виконанням завдань, вправами, тренуваннями, засобами й прийомами керування й самоуправління. Конкретні засоби і прийоми підтримки й зміцнення психологічної готовності, хоча й носили індивідуальний характер, застосовувалися з урахуванням характеру діяльності й змісту виконуваних завдань. Один із засобів підтримки готовності полягав у створенні зовніш-

ніх умов, що забезпечують найбільшу ефективність діяльності людини. Мова йде про створення оптимальних умов перебування, наприклад, застосування кондиціонованого повітря в автомобілях, систем охолодження в кабінах з високою температурою і т.д.

ЛІТЕРАТУРА

1. Деркач А.А., Зазыкин В.Г. Профессионализм деятельности в особых и экстремальных условиях. - М.: РАГС, 1998.
2. Деркач А.А., Зазыкин В.Г., Маркова А.К. Психология развития профессионала. - М.: РАГС, 2000.
3. Небылицын В.Д. Надёжность работы оператора в сложной системе управления // Инженерная психология / Под ред. А.Н. Леонтьева, В.П. Зинченко, Д.Ю. Панова. - М.: МГУ, 1964.
4. Котик М.А. Психология и безопасность. - Таллин: Валгус, 1989.
5. Балабанова Л.М. Категория нормы в исследовании и регуляции функциональных состояний человека: Дис... д-ра психол. н.: 19.00.02 / Университет внутренних дел. – Харьков, 2001. – 429 с.
6. Бучек Л.І. Аналіз емоційної стійкості як прояву особливостей саморегуляції особистості: Дис...канд.психол. наук: 19.00.01 / Київський ун-т ім. Т. Шевченка. - К., 1993. – 161 с.
7. Клименко В.В. Механізми психомоторики людини: Автореф. дис. на здоб. наук. ступ. д-ра психол. наук. 19.00.01 / Ін-т психології ім. Г.С. Костюка АПН України. – К., 1998. – 37 с.
8. Компанец В.С. Психофизиологические критерии умственного утомления и их профориентационная значимость: Дисс... д-ра психол. наук: 19.00.02 / Институт психологии им. Г.С. Костюка АПН Украины; Винницкий гос. мед. институт им. П.И. Пирогова. – К., 1996. – 442 с.
9. Лях Ю.Е. Оценка и прогнозирование психофизиологических состояний человека в процессе деятельности: Дис... д-ра биол. наук: 03.00.13 / Донецкий Гос. Медицинский ун-т им. М.

Горького. – Донецьк, 1996. – 253 с.

10. Малхазов О.Р. Психофізіологічні механізми управління руховою діяльністю: Автореф. дис. д-ра психол. наук: 19.00.02 / Ін-т психології ім. Г.С.Костюка АПН України. - К., 2003. - 31 с.

11. Потапчук Є.М. Соціально-психологічні основи збереження психічного здоров'я військовослужбовців. Дис... докт. психол. наук. – 19.00.09. – Хмельницький, НА ДПС України, 2004. – 429 с.

12. Савчин М.В. Психологічні основи розвитку відповідальної поведінки особистості: Дис... д-ра психол. наук: 19.00.07 / Інститут психології ім. Г.С.Костюка. АПН України. – К., 1997. – 410 с.

13. Тимченко А.В. Проблема психологической готовности военного специалиста к экстренному действию в состоянии эмоционального стресса: Дисс... канд. психол. наук: 19.00.01 / Харьковский университет внутренних дел МВД Украины. – Харьков, 1995. – 141 с.

14. Ярошок Ю.В. Регуляція психічної напруженості військовослужбовців в екстремальних умовах службово-бойової діяльності: Автореф. дис... канд. психол. наук: 20.02.02 / Нац. акад. Прикордон. військ України ім. Б.Хмельницького. - Хмельницький, 2000. - 18 с.

<http://nuczu.edu.ua/>