

*О.М. Лич, доктор психологічних наук,
О.М. Ічанська, кандидат психологічних наук,
О.В. Гірчук, старший викладач
(Національний авіаційний університет, Україна)*

Пілотажне дослідження життєстійкості як професійно вагомої якості пілота

У тезах представлено аналіз життєстійкості як професійно вагомої якості фахівця авіаційної сфери. Розглянуто використання та сфери застосування поняття «життєстійкості» у вітчизняній та зарубіжній психології. Наведено пілотажне емпіричне дослідження за участю пілотів військової транспортної авіації. Проінтерпретовано результати дослідження життєстійкості та її складових (залученість, контроль, прийняття ризику).

Актуальність проблеми полягає у тому, що професія пілота у суспільстві асоціюється з романтичністю, можливістю бачити гарні краєвиди, зі свободою пересування незалежно від часу доби тощо. Проте ті майбутні фахівці, які самовизначились та обрали дану галузь діяльності, розуміють усю специфіку цієї професії та передбачають певні труднощі. Важливо, що вимоги висуваються не тільки до знань, навичок, вмінь, але й до особистісних рис, що становлять частину професійно вагомих якостей.

Особистісна якість, що допомагає залишатись людиною, яка критично мислить у складних, кризових, стресових ситуаціях, в умовах невизначеності називається життєстійкістю. Таку назву було отримано завдяки перекладу конструкту «hardiness», що був виявлений Сьюзен Кобейса та Сальваторе Мадді [8] і впроваджено в українську науку. Спроби диференціювати життєстійкість для різних вікових груп, статі, професій і надати їй більш практичного значення втілюють сучасні українські науковці (В. Олефір, М. Кузнецов, А. Павлова [3], О. Коқун [1], О. Лич [2] та ін.). Зарубіжні науковці цю особистісну рису, таку важливу для спеціалістів авіаційної галузі, називають: стійкістю [7], [11] психологічною стійкістю [6], психологічною витривалістю [4], індивідуальною стійкістю [14] і відносять її до необхідних нетехнічних компетенцій [10].

Про важливість розвитку та формування життєстійкості зазначають й пілоти зі стажем у своїх блогах [5], [12]. Пілот – це особистість зі своєю життєвою історією, на формування якого впливало усе оточення, виховання, навчання. Проте тренування стійкості є обов'язковою концепцією в авіації, що введено в обов'язкову підготовку пілотів з управління ресурсами екіпажу [12]. Як зазначають самі пілоти: «навчання ніколи не припиняється, і будь-який пілот, який вважає себе професіоналом, ніколи не повинен переставати вдосконалюватися, вчитися та ставати кращим у льотній кар'єрі, яку він вибудовує тут зараз» [5]. Про важливість стійкості розкривається також у теорії позитивної організаційної поведінки. Компонентами якої виступають: стійке прийняття реальності; глибока віра, що часто підкріплена сильними цінностями, що життя має сенс; непритовна здатність до імпровізації та адаптації до

значних змін [9], [13]. Теоретичний аналіз літератури зарубіжних та вітчизняних джерел, присвячених життєстійкості свідчить про актуальність та вагомість даної якості для життя та діяльності.

Процедура та методи пілотажного дослідження. Пілотажне дослідження проводилось у мирний час. Загальна кількість пілотів становить 30 осіб (100%) – пілоти військової транспортної авіації. Виходячи з умов безпеки, ми не наводимо вихідні дані та місце розташування військової частини. Середній вік пілотів становить ± 31 рік, середній наліт становить ± 443 години. Брала участь пілоти 1, 2, 3 класів. Для частоти дослідження було сформовано майже рівнозначні групи за класами – пілотів 1-го класу було обрано 12 осіб, пілотів 2-го та 3-го класів – по 9 осіб.

Для розкриття проблеми дослідження використовувались наступні психодіагностичні методики: «Тест життєстійкості» (автори В. Олефір та ін.), «Особистісний опитувальник Айзенка EPI (Eysenck Personality Inventory)».

Для обробки емпіричних даних нами було застосовано методи математичної статистики: для порівняння у групах за певними показниками – параметричний критерій t-Стюдента та непараметричний критерій Манна-Уїтні, а також кореляційний аналіз за допомогою математично-статистичного пакету SPSS 23.0 для Windows. Наведемо найбільш важливі результати.

Результати пілотажного дослідження. Пілотам було запропоновано відповідати на запитання психодіагностичних методик. Першою з них була методика на встановлення життєстійкості та її складових. За «Тестом життєстійкості» було отримано наступні результати: жоден з досліджуваних не отримав низькі показники за загальним індексом життєстійкості та за складовими життєстійкості (залученість, контроль, прийняття ризику).

Так, 60% пілотів показали високий рівень життєстійкості та 40% пілотів – оптимальний рівень життєстійкості. Серед досліджуваних з високим рівнем життєстійкості 75% пілотів 1-го класу, 55% пілотів 2-го класу, 44% пілотів 3-го класу. Серед досліджуваних з оптимальним рівнем життєстійкості 25% пілотів 1-го класу, 45% пілотів 2-го класу, 56% пілотів 3-го класу. Як бачимо, більша частина пілотів 1-го класу проявили високий рівень життєстійкості, в той час, як досліджувані 2-го та 3-го класів розділились майже порівну за рівнями життєстійкості – високим та оптимальним.

За першою складовою життєстійкості – «залученість» 63% пілотів проявили оптимальний рівень і 37% пілотів – високий рівень. Залученість (з англ. commitment – зобов'язання), як складова життєстійкості свідчить про зануреність особистості у вир подій життя, у діяльність, і важливо, отримання задоволення у цих сферах. З отриманих результатів можна побачити, що більше третини досліджуваних оцінюють своє залучення на високому рівні. Більше половини досліджуваних досить стримано оцінюють своє залучення у життя та діяльність. Оптимальний рівень не означає відсутність задоволеності життям та діяльністю, а скоріше за все, йдеться, щодо наших досліджуваних, про обережність та професійний досвід (вже набутий чи той, що набувається).

За наступною складовою – «контроль» 60% пілотів проявили високий рівень і 40% – оптимальний рівень. Результати свідчать, що більша частина пілотів 1-го класу (67% осіб) та 2-го класу (67% осіб) та майже половина пілотів

3-го класу (44% осіб) мають високий рівень контролю. Інші пілоти проявили оптимальний рівень контролю. Контроль як складова життєстійкості дозволяє особистості трансформувати життєві та професійні ситуації, знаходити шляхи впливу на них та зменшувати стресогенні чинники. Крім того, контроль на нормативному (високому та оптимальному) рівні дозволяє уникати стан розгубленості та безпорадності, оскільки людина розуміє причинно-наслідкові зв'язки у житті та професійній діяльності.

За останньою складовою – «прийняття ризику» 70% пілотів проявили високий рівень і 30% – оптимальний рівень. За результатами розподілу встановлено, чим вище клас пілотів, тим більша їхня готовність до випробувань у ситуації невизначеності. Серед досліджуваних з високим рівнем прийняття ризику 83% пілотів 1-го класу, 67% пілотів 2-го класу, 55% пілотів 3-го класу. Прийняття ризику (з англ. challenge – виклик, завдання, кинути виклик, випробування) як складова життєстійкості дозволяє особистості сприймати реальність з непередбачуваністю і при цьому залишатись фахівцем, який критично мислить. Прийняття ризику не означає повсякчасний пошук гострих відчуттів, навпаки, це можливість набуття нового досвіду у складних і невизначених реаліях оточуючого середовища. Коли взаємодія з реальністю у невизначених умовах надає ще й знання людині про себе, свої можливості, сильні сторони своєї особистості. Своєрідний виклик несподіванок оточуючого середовища стає викликом для професіонала, елементом випробування його професійних знань та вмінь.

Наступна психодіагностична методика, що була запропонована пілотам – «Шкала особистісної тривожності». Дана методика дозволяє встановити ступінь особистісної тривожності, що виникає при переживанні від труднощів, з якими стикається людина протягом життєдіяльності. У процесі взаємодії з іншими людьми у соціальному чи професійному середовищі можуть виникати напружені моменти. Ця напруга може перерости у тривожність і сигналізувати про небезпеку, сприяти або зупиняти від певних дій.

У нашій вибірці було встановлено, що помірний рівень тривожності – у 70% пілотів, низький рівень тривожності – у 27% пілотів, високий рівень тривожності виявлено у 3% пілотів. Ми виходимо з того, що особистісна тривожність не вважається негативною рисою, бо сигналізує фахівцю про певну внутрішню неузгодженість.

За непараметричним критерієм Манна-Уїтні було встановлено відмінність за рівнем тривожності та прийняттям ризику як складовою життєстійкості ($p \leq 0,01$). Серед пілотів з низьким рівнем тривожності вище ступінь прийняття ризику ($\Sigma r = 21,31$), ніж серед пілотів з іншими рівнями тривожності ($\Sigma r = 12,60$). За параметричним критерієм t-Стюдента було встановлено відмінність за рівнем тривожності та залученістю як складовою життєстійкості ($p \leq 0,00$). Так, серед пілотів, у яких виявлено низький рівень тривожності встановлено вищий рівень залученості ($\Sigma = 12,00$), ніж пілоти з іншими рівнями тривожності ($\Sigma = 9,57$).

Крім цього, за параметричним критерієм t-Стюдента було встановлено відмінність за рівнем тривожності та кількістю годин (наліт) ($p \leq 0,02$). Чим більший досвід у кількості годин, тим менше рівень тривожності. З одного боку,

це свідчить про професійний досвід, з іншого боку – цей феномен потребує подальшого вивчення. Як ми зазначали вище, певний рівень тривожності сигналізує особистості про певні небезпеки і інколи переоцінка власного досвіду може негативним чином вплинути на результат.

За параметричним критерієм t-Ст'юдента було встановлено відмінність за рівнем тривожності та контролем як складовою життєстійкості ($p \leq 0,00$). У пілотів, у яких встановлено помірний рівень тривожності встановлено вищий рівень контролю ($\Sigma=1,57$), ніж у пілотів з іншими рівнями тривожності ($\Sigma=1,00$). За параметричним критерієм t-Ст'юдента було встановлено відмінність за рівнем тривожності та загальним індексом життєстійкості ($p \leq 0,00$). Серед пілотів з помірним рівнем тривожності спостерігається вищий рівень життєстійкості ($\Sigma=1,58$), ніж серед пілотів з іншими рівнями тривожності.

Для з'ясування статистичної достовірності отриманих результатів нами був проведений кореляційний аналіз даних. Було встановлено прямі позитивні зв'язки між наступними показниками: «життєстійкість» та «залученість» ($r=0,830$, при $p \leq 0,01$), «життєстійкість» та «контроль» ($r=0,827$, при $p \leq 0,01$), «життєстійкість» та «прийняття ризику» ($r=0,913$, при $p \leq 0,01$); «залученість» та «прийняття ризику» ($r=0,626$, при $p \leq 0,01$), «залученість» та «контроль» ($r=0,606$, при $p \leq 0,01$), «прийняття ризику» та «контроль» ($r=0,641$, при $p \leq 0,01$). Взаємна кореляція усіх складових життєстійкості між собою та з загальною життєстійкістю свідчить про комплексність даної особистісної характеристики. Крім того, встановлено зворотні зв'язки між такими показниками, як «залученість» та «особистісна тривожність» ($r=-0,503$, при $p \leq 0,01$), «контроль» та «особистісна тривожність» ($r=-0,392$, при $p \leq 0,05$). Такі складові життєстійкості як залученість та контроль проявляються у поведінці фахівця у ситуації помірної тривожності. Проте, коли людина у певних умовах переживає високий рівень тривожності, тобто емоції виходять на перший план, то ці складові життєстійкості, тобто їхній когнітивний аспект не спрацьовує. І це потрібно враховувати та попереджати системою тренувань життєстійкості фахівця ще на етапі навчання.

Висновки

Отже, отримані результати порівняльного та кореляційного аналізу показали необхідність дослідження життєстійкості як професійно вагової якості у пілотів військової транспортної авіації.

Життєстійкість та її складові – залученість, контроль, прийняття ризику міцно корелюють між собою, що свідчить про цілісність даного конструкту. Життєстійкість сигналізує на поведінковому рівні готовність професіонала опанувати себе та опанувати свої дії у складних, стресових ситуаціях, у ситуації невизначеності.

Подальшого дослідження та корекції потребує високий рівень тривожності у пілотів військової транспортної авіації.

Список літератури

1. Кокун О. Опитувальник професійної життєстійкості (українська версія). Проблеми екстремальної та кризової психології. – Київ, 2021. № 1(1). – С. 90–104.
2. Лич О. Основи життєстійкості особистості: психологічний дискурс: монографія. – Київ, 2020. – 372 с.
3. Олефір В., Кузнецов М., Павлова А. Коротка версія тесту життєстійкості. Вісник Харківського національного педагогічного університету імені Г. Сковороди. Психологія. – Харків, 2013. №45 (2). – С. 158–165.
4. Aburn, G, Gott, M., Hoare, K. What is resilience? An Integrative Review of the empirical literature. *Journal of Advanced Nursing*, 2016. 72(5). – P. 980–1000.
5. Dingemans, J. What are the Most Important Personality Traits & Skills for Pilots? URL: <https://pilotswhoaskwhy.com/2021/09/14/what-are-the-most-crucial-personality-traits-skills-for-professional-pilots/>.
6. Intema, R., Burger, Y., Schaufeli, W. Reviewing the labyrinth of psychological resilience: Establishing criteria for resilience-building programs. *Consulting Psychology Journal: Practice and Research*, 2019. 71(4). – P. 288–304.
7. Karairmak, Ö., Figley, C. Resiliency in the Face of Adversity: A Short Longitudinal Test of the Trait Hypothesis. *Journal of General Psychology*, 2017. 144:2. – P. 89–109.
8. Kobasa, S. Stressful Life Events, Personality and Health: an Inquiry into Hardiness. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1979. – P. 1–11.
9. Luthans, F., Youssef, C. Human, social, and now positive psychological capital management: Investing in people for competitive advantage. *Journal: Organizational Dynamics*, 2004. 33. P. 143–160.
10. Ropp, T., Belt, S. Individual resilience as a competency for aviation professionals: A review of the literature. *ASEE Annual Conference and Exposition, Conference Proceedings*, 2020. – 8652020.
11. Socha, V., Socha, L., Hanáková, L., Matyáš, R., Rozenberg, R., Vagner, J., Kalavský, P. Psychological training of pilots: Experimental perspective. *Transport Means – Proceedings of the International Conference*, 2019. – P. 696–701.
12. Training Pilots for Resilience. URL: <https://safetyfirst.airbus.com/training-pilots-for-resilience/>.
13. Yakovytsk, L., Lych, O., Horskyi, O., Khokhlina, O. Psychological features of emotional stability as a safety factor of air traffic specialists. *Transportation Research Procedia*, 2022. – P. 294–302.
14. Yother, T., Dubikovsky, S., Ropp, T., Thom, J., Wang, P., Hagovsky, T., Davis, J., Barnes, D. Identification of Core Competencies for Bachelor of Science Degree in Aeronautical Engineering Technology. *Journal of Engineering Technology* this link is disabled, 2022, 39(1). – P. 42–55.