

ДИАГНОСТИКА ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО ЗДОРОВЬЯ ЛЕТЧИКОВ В ПРАКТИКЕ ВРАЧЕБНО-ЛЕТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ*

М.Е. Зеленова

А.А. Лекалов

Е.В. Костенко

Зеленова Марина Евгеньевна – кандидат психологических наук, научный сотрудник лаборатории психологии труда, эргономики, организационной и инженерной психологии Института психологии РАН (г. Москва).

Контактный адрес: mzelenova@mail.ru

Лекалов Александр Анатольевич – заведующий психофизиологической лабораторией Филиала № 1 федерального государственного казенного учреждения «Центральный военный клинический авиационный госпиталь имени академика Н.Н. Бурденко» Министерства обороны Российской Федерации (г. Москва).

Контактный адрес: lek150@yandex.ru

Костенко Елена Валерьевна – клинический психолог психофизиологической лаборатории Филиала № 1 федерального государственного казенного учреждения «Центральный военный клинический авиационный госпиталь имени академика Н.Н. Бурденко» Министерства обороны Российской Федерации (г. Москва).

Контактный адрес: costenko.lena@yandex.ru

В статье представлены результаты психологического обследования летчиков в процессе врачебно-лётной экспертизы. Описаны взаимосвязи симптомов негативных психических состояний с индивидуально-личностными характеристиками. Установлено, что уровень психической напряженности ниже у лётных специалистов высокой квалификации, а также у лётчиков, имеющих семью. Участники исследования – лётчики (средний возраст 39 лет, n = 69).

Ключевые слова: профессиональное здоровье, врачебно-лётная экспертиза, психологическое здоровье, надёжность, диагностика, стресс, утомление, выгорание, личностные особенности.

Введение. Проблемы, связанные с диагностикой и сохранением здоровья субъекта труда, традиционно решаются с позиций междисциплинарного подхода. Привлекаются специалисты из самых разных областей научного знания – естественно-научной, гуманитарной, технической. Начиная с середины прошлого века в исследованиях здоровья профессионалов активно участвуют психологи. Наряду с физическим и социальным уровнями выделяется психологический уровень изучения здоровья профессионалов [18]. Психология профессионального здоровья начинает формироваться как самостоятельное научное направление. Формулируются ее основные положения и принципы. Учет психологических переменных становится важным условием обеспечения безопасности и надёжности деятельности специалистов разного профиля [25].

Развитие и совершенствование авиационной техники сопровождается значительным увеличением информационных и эмоциональных перегрузок, повышением требований к уровню профессиональ-

ной подготовки пилотов, их физическим, психофизиологическим и личностным качествам. Данные, полученные в ходе анализа аварий, произошедших в 1997–2012 гг., показали, что в 68 % случаев причиной авиакатастроф и лётных происшествий выступил *человеческий фактор* (ошибка пилота или наземных служб), и только в 18 % случаев причиной явился отказ техники. По мнению экспертов, чаще всего экипажи нарушают стандартную процедуру пилотирования или принимают неверное решение в сложных метеоусловиях. Установлено, что среди причин трагедий большое место занимают нарушения здоровья или усталость лётных специалистов [3; 15; 16 и др.]. Таким образом, исследования в области диагностики и прогнозирования профессиональной пригодности лётного состава продолжают оставаться актуальными, а при рассмотрении различных аспектов, связанных с обеспечением надёжности и безопасности полетов, все больше внимания уделяется вопросам, связанным с проблемами здоровья членов лётных экипажей.

Врачебно-лётная экспертиза направлена на обнаружение возможных случаев нарушения профес-

* Государственное задание ФАНО РФ № 0159-2016-0008.

сионального здоровья лётных специалистов. Во время процедуры медицинского обследования у врачей-специалистов некоторые категории лётчиков дополнительно проходят клиничко-психологическое обследование (КПО). Обычно на КПО направляются лётчики, у которых выявлены признаки заболеваний, либо те, которые в лётной практике систематически допускают ошибки и аварии. Кроме того, клиничко-психологическое обследование проходят лётчики после 40 лет, а также при переводе лётного состава на новые, более сложные типы самолетов. Тем не менее вопрос об обязательной диагностике психологического здоровья лётчиков в процессе планового медицинского обследования остается дискуссионным. При этом необходимость расширения клиничко-психологической части обследования и внедрения дополнительных методов в практику врачебно-лётной экспертизы отмечается большинством специалистов [4; 5; 21 и др.].

В ходе исследований, направленных на совершенствование клиничко-психологической части врачебно-лётной экспертизы, накоплен определенный эмпирический материал, позволяющий установить связь различных соматических заболеваний с индивидуально-личностными характеристиками лётных специалистов.

Так, установлено, что у пилотов с нейроциркулярной дистонией и атеросклерозом сосудов головного мозга наблюдается не только снижение показателей интеллекта (зрительно-пространственного, вербального и др.), но им присущи пассивность, осторожность в принятии решений, фиксация на внутренних переживаниях, замкнутость, тревожность. Больные с дисциркуляторной атеросклеротической энцефалопатией имеют высокие значения шкал теста СМИЛ «интроверсия», «тревожность» и «сензитивность», значения которых часто достигают уровня выраженной акцентуации [17].

В ходе психологического обследования лётчиков, проходящих плановую медицинскую комиссию, у профессионалов, имеющих такие нарушения здоровья, как тугоухость, гипертоническая болезнь, остеохондроз, заболевания желудочно-кишечной системы и др., наряду со снижением профессиональной компетентности и ответственности наблюдались повышенный уровень личностной тревожности, эмотивности и циклотимности. В наибольшей степени эти личностные характеристики прослеживались у лётчиков с заболеваниями сердечно-сосудистой системы [23].

Большое количество работ в области психологии и медицины посвящено вопросам диагностики негативных функциональных состояний, а также изучению особенностей совладающего поведения человека в экстремальных ситуациях. Авторами показано, что надежность и безопасность труда тесно связаны

с особенностями психоэмоционального состояния профессионалов [1; 9; 14; 16 и др.]. К наиболее значимым факторам, влияющим на формирование у лётного состава состояния психической напряженности, обычно относят следующие: 1) недостаточный уровень компетентности, несоответствие знаний и имеющихся профессиональных навыков сложности выполняемых заданий; 2) дефекты обучения; 3) индивидуально-психологические особенности лётчиков; 4) нарушения состояния здоровья [3, 18; 19]. Отмечается также, что надежность и эффективность деятельности профессионалов во многом определяется воздействием разного рода стресс-факторов, среди которых большое значение имеют не только рабочие стрессоры, но и негативные жизненные события, трудные ситуации за пределами рабочей обстановки [7; 13; 25].

Изучались также личностные особенности, которые связаны с неадекватным и хаотичным поведением в экстремальных условиях. Анализ литературы показал, что среди них наиболее часто выделяют такие характеристики, как эмоциональная неустойчивость, неадекватный оптимизм, низкий уровень тревоги в комплексе с тенденцией к ненормативному социальному поведению, постоянное стремление к действию в сочетании с высокой тревожностью [3; 23]. Перечисленные личностные особенности часто являются причинами лётных происшествий и могут быть рассмотрены в качестве индикаторов предрасположенности специалиста к ошибочным действиям.

В поисках способов устранения негативных последствий воздействия человеческого фактора исследователи все чаще обращают внимание на изучение внутренних резервов человека, рассматривая их в качестве одного из важных источников, позволяющих предотвращать или купировать развитие неблагоприятных психических состояний. Среди таких ресурсов рассматриваются индивидуально-личностные особенности субъекта труда – особенности его мотивации, профессиональной Я-концепции, стили саморегуляции, стратегии преодоления стресса, показатели жизнестойкости и т.д. [2; 3; 12 и др.]. Иначе говоря, в ходе решения проблем, связанных с регулирующей профессиональной деятельностью, акцент все чаще делается на использовании внутренних резервов индивида при решении трудовых задач.

С целью дальнейшего совершенствования психологической части (КПО) врачебно-лётной экспертизы совместно с сотрудниками психофизиологической лаборатории Филиала № 1 ФГКУ «Центральный военный клинический авиационный госпиталь им. акад. Н.Н. Бурденко» МО РФ было проведено эмпирическое исследование, направленное на выявление взаимосвязей негативных психических состояний, особенностей социально-демографического ста-

туса, профессиональных и индивидуально-личностных характеристик летных специалистов [4; 11]. Индикаторами психологического здоровья в данном исследовании выступили симптомы негативных функциональных состояний, признаки психического дистресса, высокий уровень субъективного неблагополучия и внутренней дезадаптации.

Процедура и методы исследования. Процедура обследования была стандартной для всех испытуемых. Сначала проводилась индивидуальная беседа с каждым летчиком на основе специально разработанной анкеты «Общие сведения», в ходе которой выявлялись характеристики социально-демографического и профессионального статуса летчиков. После чего проводилось психологическое тестирование. Использовался специально разработанный методический комплекс, в состав которого вошли опросники, имеющие нормативные показатели и широкое применение на практике [7; 20].

Для выявления признаков негативных психических состояний применялись:

- методика «Степень хронического утомления» (СХУ) А.Б. Леоновой, И.В. Шишкиной;
- методика «Дифференцированная оценка состояний сниженной работоспособности» (ДОРС) А.Б. Леоновой, С.Б. Величковой;
- «Шкала стрессогенности событий» Т.Х. Холмса, Р.Х. Райх;
- «Шкала психологического стресса» (PSM-25);
- «Опросник выявления профессионального выгорания» (МВИ) К. Маслач и С. Джексон в адаптации Н.В. Водопьяновой, Е.С. Старченковой.

В целях изучения индивидуально-личностных характеристик летчиков были использованы:

- «Многофакторный личностный опросник» (FPI) в адаптации Т.И. Ронгинской, А.А. Крылова;
- «Шкала личностной тревожности» (ЛТ) Ч. Спилбергера – Ю. Ханина;
- «Методика диагностики уровня субъективного контроля» (УСК) Дж. Роттера;
- опросник «Удовлетворенность работой» (УР) В.А. Бодрова;
- «Тест жизнестойкости» (ТЖ) С. Мадди;
- опросник «Профессиональная востребованность личности» (ПВЛ) Е.В. Харитоновой, Б.А. Ясько;

– методика «Исследование базисных убеждений личности» (ИБУЛ) Р. Янофф-Бульман в адаптации М.А. Падун, А.В. Котельниковой;

– опросник «Стратегии преодоления стрессовых ситуаций» (SACS);

– опросник «Изучение ценностей личности» Ш. Шварца.

В качестве участников исследования выступили военные летчики, направленные в госпиталь для планового медицинского обследования ($n = 69$, средний возраст – 39 лет).

Статистическая обработка данных проводилась с помощью пакета программ SPSS. Применялись методы сравнительного (t-критерий Стьюдента, U-критерий Манна–Уитни) и корреляционного (коэффициент корреляции Спирмена) анализа. Учитывался уровень достоверности $p < 0,05$.

Результаты исследования. Частота встречаемости симптомов утомления представлена в табл. 1.

Важным признаком нарушения профессионального здоровья летчиков является наличие у них симптомов утомления и сниженной работоспособности. По оценкам экспертов, утомление является основной или сопутствующей причиной в 10 % случаев летных происшествий. В состоянии хронического утомления и переутомления у летчиков наблюдается снижение точности действий, увеличение времени выполнения операций и в результате даже при хорошо отработанных навыках в ходе осуществления пилотирования могут возникнуть грубые ошибки, приводящие к аварии [3].

Как очевидно из табл. 1, основная часть участников исследования отмечает у себя лишь отдельные признаки синдрома хронического утомления (индекс СХУ). Тем не менее умеренная степень сниженной работоспособности и утомления на рабочем месте (индекс ДОРС) наблюдается у 43,5 % летных специалистов. Подробный статистический анализ выраженности симптомов физиологического дискомфорта, сниженного самочувствия, нарушений эмоционально-аффективной и мотивационной сфер показал, что у летчиков утомление чаще всего проявляется в снижении уровня профессиональной мотивации, а также в наличии проблем при взаимодействии с окружающими людьми, особенно с коллегами.

Таблица 1

Распределение летчиков в зависимости от степени выраженности утомления, %

Методика	Степень утомления				
	Отдельные признаки	Начальная степень	Выраженная степень	Сильная степень	Астения
Суммарный индекс хронического утомления (СХУ)	94,2	2,9	1,45	0	1,45
Индекс утомления (ДОРС)	Низкая	Умеренная	Выраженная	Высокая	–
	56,52	43,4	0	0	–

Среди других негативных психических состояний, оказывающих большое влияние на надежность и безопасность деятельности профессионалов, исследователи выделяют выгорание и стресс.

Выгорание представляет собой комплекс стойких негативных симптомов, характеризующих нарушения физиологической, эмоциональной и мотивационной сфер человека, которые появляются в результате длительного воздействия профессиональных перегрузок и приводят к снижению качества работы [6]. Исследования последних лет показали, что выгорание имеет распространение не только среди работников «социально-экономических» профессий, но нередко присутствует у специалистов «технических» видов труда, в том числе у летчиков [22]. Стресс в лётной деятельности имеет свою специфику, которая определяется своеобразием условий и факторов рабочей среды и проявляется в характерных реакциях на их воздействие. В экстремальных ситуациях во время полета у летчиков могут наблюдаться ошибки восприятия, головокружения, утрата ранее приобретенных навыков, стереотипия действий, дезориентация и полная потеря контроля над деятельностью [24].

В нашем исследовании для диагностики симптомов выгорания использовался «Опросник выявления эмоционального выгорания» (МВІ) К. Маслач и С. Джексона в адаптации Н.В. Водопьяновой, Е.С. Старченковой [6]. Общий уровень психической напряженности и стресса фиксировался с помощью опросника PSM-25. Оценка симптомов стресса на рабочем месте выявлялась с помощью субшкалы «стресс» теста ДОРС. Влияние внешних стресс-факторов и общий уровень стрессоустойчивости определялись по шкале Холмса–Райха [20]. Частота встречаемости симптомов выгорания и стресса у летчиков представлены в табл. 2, 3.

Как показывают полученные данные, летчики успешно справляются с воздействием внешних факторов среды, у большей части из них зафиксирован низкий уровень стресса (95,8 %). Однако почти половина обследованных специалистов (46,3 %) отмечают у себя во время работы признаки психической напряженности умеренной степени. Выгорание у основной части летчиков также наблюдается в низкой и средней степени, проявляясь в большинстве случаев в таких симптомах, как снижение трудовой мотивации, потеря интереса, отсутствие направленности на качественное выполнение заданий (шкала МВІ «редукция личных достижений»). Возможно, это связано со спецификой профессиональной деятельности летчиков, в работе которых межличностное взаимодействие во многом регламентировано и опосредовано техническими средствами и не предполагает постоянной эмоциональной включенности, как, например, у педагогов или терапевтов.

Дальнейший анализ данных был направлен на выявление взаимосвязей негативных психических состояний с профессиональными, социально-демографическими и личностными характеристиками летчиков, а также сравнение групп в зависимости от уровня психической напряженности.

Применение корреляционного анализа показало, что суммарный показатель хронического утомления (индекс СХУ), а также его признаки «физический дискомфорт» и «сниженное самочувствие» напрямую коррелируют с такими характеристиками профессионального статуса, как стаж работы, налет часов и классность. Иначе говоря, несмотря на низкий уровень хронического утомления у летчиков зафиксировано нарастание его симптомов в зависимости от продолжительности профессиональной деятельности, ее объема и сложности.

Таблица 2

Распределение летчиков в зависимости от уровня стресса, %

Методика	Уровень проявления признаков		
	Низкий	Средний	Высокий
Суммарный индекс стресса шкалы PSM-25	95,8	4,2	0
Показатель стресса на рабочем месте опросника ДОРС	Низкий	Умеренный	Выраженный
	53,7	46,3	0
Степень стрессоустойчивости и адаптированности по шкале Холмса–Райха	Высокая	Пороговая	Низкая
	70,6	15,4	14

Таблица 3

Распределение летчиков в зависимости от степени выгорания, %

Показатель методики МВІ	Степень выгорания			
	Низкая	Средняя	Высокая	Очень высокая
Эмоциональное истощение	78,4	16,4	5,2	0
Деперсонализация / цинизм	54,9	39,5	4,2	1,4
Редукция личных достижений	35,3	57,2	6,1	1,4

Выявлено также, что уровень хронического утомления выше у летчиков старшего возраста и летчиков, имеющих детей. Что касается симптомов стресса, то обнаружены лишь незначительные положительные корреляции с такими характеристиками, как возраст, наличие семьи и количество детей у прошедших обследование индивидов. Выявлено, что признаки выгорания, отражающие уровень деперсонализации, усиливаются с возрастом. Выгорание в форме редукции личных достижений в меньшей степени проявляется у летчиков, имеющих детей, т.е. с одной стороны, летчики, имеющие детей, в большей степени устают, с другой – наличие детей положительно отражается на трудовой мотивации.

Установлено, что медицинские нарушения у обследованных летчиков находятся в обратной связи с количеством детей, стажем, возрастом, показателями общей и годовой загруженности. Чем больше возраст, стаж и налет часов, тем хуже результаты медицинского обследования у летных специалистов. Кроме того, уровень соматического здоровья ниже у летчиков, имеющих высокие показатели личностной тревожности, невротичности, эмоционально нестабиль-

ных, а также у индивидов, склонных к импульсивному поведению под влиянием стресса. Сравнение групп в зависимости от числа имеющихся диагнозов позволяет говорить, что состояние физического здоровья лучше у летчиков, имеющих высокие показатели по субшкале жизнестойкости С. Мадди «контроль» и субшкале «интернальность в области неудач» опросника УСК Дж. Роттера. Установлено также, что летные специалисты, имеющие более высокие медицинские показатели, имеют и более высокие индексы профессиональной самооценки – они оценивают себя как более квалифицированных и профессионально востребованных. Наиболее выраженные различия получены по таким шкалам опросника ПВЛ, как «удовлетворенность реализацией профессионального потенциала», «принадлежность к профессиональному сообществу», «оценка результатов профессиональной деятельности», «профессиональная компетентность».

В табл. 4 представлены данные, отражающие взаимосвязи показателей утомления, выгорания и стресса с индивидуально-личностными особенностями летчиков.

Таблица 4

Корреляции показателей психической напряженности с индивидуально-личностными особенностями летчиков (фрагмент матрицы)

Показатель	Утомление	Выгорание			Стресс
	СХУ	МВИ (ЭИ)	МВИ (Д)	МВИ (РПД)	PSM-25
Удовлетворенность работой (УР)	-,32**	-,49**	-0,22	0,23	-,36**
Суммарный индекс жизнестойкости (ТЖ)	-,48**	-,67***	-,53**	,43**	-,60**
Вовлеченность (ТЖ)	-,50**	-,70***	-,61**	,30*	,23
Контроль (ТЖ)	-,44**	-,60**	-,44**	,46**	,05
Риск (ТЖ)	-,26	-,54**	-,38**	,33*	,12
Уровень субъективного контроля (УСК)	-,37**	-,46**	-,38**	,33*	-,39**
Профессиональная востребованность (ПВЛ)	-,39**	-,71**	-,51**	,29*	-,51**
Шкалы FPI :					
Невротичность	,52**	,50**	,50**	-,30*	,55**
Спонтанная агрессивность	,26*	,33*	,45**	-0,08	,30*
Депрессивность	,23	,32*	,35*	-,42**	,33**
Раздражительность	,21	,32*	,32*	-,02	,32**
Общительность	-,05	-,15	-,13	,37**	-,15
Уравновешенность	-,13	-,01	-,17	-,02	-,05
Реактивная агрессивность	,15	,10	,13	-,07	,29*
Застенчивость	,36**	,60**	,44**	-,22	,54**
Открытость	,30*	,53**	,53**	-,13	,54**
Экстраверсия-интраверсия	-,06	-,24	-0,28	,28*	-,11
Эмоциональная лабильность	,35**	,34*	,38**	-,34*	,49**
Маскулинность-фемининность	-,05	-,07	-,11	,19	-,10
Шкалы ИБУЛ:					
Доброжелательность	-,18	-,47**	-,39**	,40**	-,47**
Справедливость	-,15	-,30*	-,37*	,37*	-0,28
Образ Я	-,49**	-,56**	-,53**	,27	-,38**
Удача	-,42**	-,58***	-,48**	,33*	-,44**
Контроль	-,55**	-,68***	-,58**	,33*	-,42**
Личностная тревожность (ЛТ)	,55**	,68**	,62**	-,35*	,65***

Примечание: * – $p < 0,05$; ** – $p < 0,01$; *** – $p < 0,001$.

Анализ матрицы интеркорреляций, а также результатов сравнительного анализа позволил установить, что в наибольшей степени показатели выгорания, утомления и стресса связаны с таким сложным, системообразующим свойством личности, как жизнестойкость (*hardiness*). Выявлено, что значения всех трех компонентов жизнестойкости (вовлеченность, контроль, принятие риска) достоверно выше в группе специалистов с низким уровнем психического дистресса ($p < 0,001$). То есть летчики, имеющие экзистенциальные установки на активное преодоление жизненных трудностей, лучше сохраняют внутреннее благополучие и здоровье.

По результатам статистического анализа установлено также, что у летчиков с более выраженными признаками негативных психических состояний отмечаются более низкие показатели удовлетворенности различными аспектами выполняемой работы (суммарный индекс УР), а также более низкие значения показателей профессиональной востребованности (шкалы ПВЛ).

Рассмотрение корреляций между проявлениями неблагоприятных психических состояний и особенностями локуса-контроля (шкалы опросника УСК) свидетельствует о том, что общий уровень субъективного контроля, а также его отдельные компоненты (интернальность в области здоровья, интернальность в производственных отношениях, интернальность в области достижений, интернальность в области неудач) находятся в обратной взаимосвязи. Сравнение групп с разным числом признаков психического дистресса подтвердило установленные взаимосвязи между интернальностью и негативной симптоматикой ($p < 0,05$). То есть летчики с высокими показателями интернальности, считающие, что большинство важных перемен в их жизни определяются характером предпринимаемых ими действий, чувствующие ответственность за события своей жизни и считающие возможным их контролировать, имеют более низкие показатели стресса, утомления и выгорания. Полученные нами результаты хорошо согласуются с выводами других исследователей, показавших значимость такой личностной характеристики, как интернальный локус контроля, для успешного купирования симптомов стресса [10].

Как следует из табл. 4, тесные корреляционные взаимосвязи наблюдаются между уровнем психической напряженности и такими личностными характеристиками, как невротичность, уравновешенность, общительность, застенчивость, открытость и эмоциональная лабильность (шкалы FPI), а также показателем личностной тревожности шкалы Спилбергера–Ханина (ЛТ). По данным сравнительного анализа, уровень психического дистресса достоверно ниже у летчиков, имеющих в личностном профиле FPI высокие значения показателей «общительность» и «эмоциональная стабильность». Сильная выражен-

ность таких личностных характеристик, как открытость и застенчивость, за которыми часто скрывается неуверенность в себе, скованность и высокая тревожность, напротив, может служить индикатором предрасположенности индивида к формированию состояний эмоциональной неустойчивости в трудных ситуациях. Показатель личностной тревожности по шкале Спилбергера–Ханина также выше в группе менее благополучных профессионалов ($p < 0,001$).

Установлено, что летчики из группы с более низким уровнем психической напряженности статистически значимо чаще используют конструктивные стратегии преодоления стресса, такие как асертивные действия, вступление в социальный контакт, поиск социальной поддержки. У летчиков с высоким уровнем стресса больше выражены такие стратегии преодоления стрессовых ситуаций, как избегание, непрямые действия и агрессивные действия, относящиеся к числу менее конструктивных способов психологической защиты.

При анализе интеркорреляций показателей стресса и субшкал методики «Исследование базисных убеждений» (ИБУЛ) было обнаружено, что чем выше значения стресса, тем менее выражены такие личностные установки, как убеждение в доброжелательности-враждебности окружающего мира, убеждение в возможности контролировать происходящие события, убеждение в ценности и значимости собственного Я, убеждение в собственной удачливости и везучести. Показатели выгорания также обнаружили тесные связи с базисными убеждениями личности. Согласно полученным данным симптомы выгорания в большей степени наблюдаются у лиц с менее позитивным образом Я и менее позитивной общей картиной мира. Выявленная взаимосвязь хорошо подтверждает основной тезис концепции Р. Янофф-Бульман о том, что воздействие стресс-факторов и последующие негативные переживания разрушительно действуют на имплицитную концепцию окружающего мира и образ Я человека. Выделенные базисные убеждения у здоровых людей, по мнению автора, включают веру в справедливый и добрый мир, а также веру в свою способность преодолевать негативные обстоятельства. Полученные нами данные свидетельствуют о том, что чем выше уровень психической напряженности у летчиков, тем в большей степени им присущи пессимистические взгляды и установки по отношению к окружающей действительности.

Что касается ценностей личности, измеряемых с помощью методики Ш. Шварца «Изучение ценностей личности», то выявлено, что выраженность в личностном профиле таких ценностей, как традиции, доброта, универсализм и достижения, способствует большей стрессоустойчивости и социальной адаптированности обследованных специалистов. Установлено также, что попадание в экстремальные ситуации реже наблюдается у индивидов, ориентированных на

такие ценности-цели, как конформность, гедонизм, власть, безопасность, и такие ценности в поведении, как традиции и достижения.

Заключение. Таким образом, результаты проведенного эмпирического исследования свидетельствуют о том, что показатели психической напряженности и здоровья летчиков тесно связаны с профессиональными, социально-демографическими и индивидуально-личностными характеристиками. Полученные данные хорошо согласуются с выводами, сделанными другими исследователями, изучающими взаимосвязь личностных переменных с успешностью профессиональной деятельности. Содержательный и статистический анализ результатов исследования позволяет говорить о диагностической и прогностической значимости методик, включенных в методический комплекс, направленный на психологическое обследование летчиков в процессе ВЛК. Результаты исследования показали, что в ходе диагностики нарушений профессионального здоровья летчиков, проходящих клинично-диагностическую экспертизу, индивидуально-личностные особенности в комплексе с медицинскими показателями могут рассматриваться в качестве значимых предикторов развития негативных психических состояний.

Следует отметить, что для получения более надежных количественных показателей требуется дальнейшая работа по отбору, стандартизации и валидации методик. Тем не менее полученные в исследовании результаты можно учитывать в практической работе для усиления прогностичности медицинского обследования, что, в свою очередь, должно отразиться на количестве авиационных происшествий по вине человеческого фактора.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Алдашева, А.А.* Индивидуальные стратегии экологического поведения / А.А. Алдашева // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. – 2014. – № 3 (43). – С. 31–36.
2. *Баканов, А.С.* Когнитивно-стилевые детерминанты успешности профессиональной деятельности / А.С. Баканов, М.Е. Зеленова // Социальная психология и общество. – 2014. – № 1. – С. 54–73.
3. *Бодров, В.А.* Профессиональное утомление: фундаментальные и прикладные проблемы / В.А. Бодров. – М.: ИП РАН, 2009.
4. Исследование профессионального здоровья летчиков в процессе клинично-психологической экспертизы / В.А. Бодров [и др.] // Актуальные проблемы психологии труда, инженерной психологии и эргономики. Вып. 4 / под ред. В.А. Бодрова, А.Л. Журавлева. – М.: ИП РАН, 2012. – С. 381–414.
5. Проблема профессионального здоровья в аэрокосмической медицине / С.А. Бугров [и др.] // Военно-медицинский журнал. – 1993. – № 1. – С. 61–64.
6. *Водопьянова, Н.Е.* Синдром выгорания: диагностика и профилактика / Н.Е. Водопьянова, Е.С. Старченкова. – СПб.: Питер, 2008.
7. *Гуцыкова, С.В.* Организационные факторы обеспечения безопасности профессиональной деятельности / С.В. Гуцыкова // Современные тенденции развития психологии труда и орга-

низационной психологии / отв. ред. Л.Г. Дикая, А.Л. Журавлев, А.Н. Занковский. – М.: ИП РАН, 2015. – С. 532–539.

8. Диагностика здоровья. Психологический практикум / отв. ред. проф. Г.С. Никифоров. – СПб.: Речь, 2007.

9. *Дикая, Л.Г.* Профессиональное выгорание и безопасность труда в социально ориентированных профессиях / Л.Г. Дикая // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. – 2015. – № 3 (47). – С. 43–53.

10. *Зеленова, М.Е.* Активность в структуре факторов преодоления негативных последствий военной травмы у ветеранов боевых действий в Афганистане / М.Е. Зеленова // Материалы итоговой научной конференции Института психологии РАН / отв. ред. А.Л. Журавлев, Т.И. Артемьева. – М.: ИП РАН, 2006. – С. 84–94.

11. *Зеленова, М.Е.* Проблема профессионального здоровья летчиков и ее экспериментальное изучение / М.Е. Зеленова // Научные труды SWorld. – 2012. – Т. 12. – № 1. – С. 81–84.

12. *Зеленова, М.Е.* Индивидуальный стиль саморегуляции как внутренний ресурс стрессоустойчивости субъектов трудовой деятельности / М.Е. Зеленова // Социальная психология и общество. – 2013. – № 1. – С. 69–82.

13. *Зеленова, М.Е.* Социально-психологические факторы регуляции профессионального здоровья летчиков / М.Е. Зеленова // Социальная психология и общество. – 2014. – № 1. – С. 54–74.

14. *Зеленова, М.Е.* Выгорание и стресс в контексте профессионального здоровья военнослужащих / М.Е. Зеленова, А.В. Захаров // Социальная психология и общество. – 2014. – № 2. – С. 50–70.

15. *Козлов, В.В.* Учение о «человеческом факторе»: история создания и практика применения / В.В. Козлов // Актуальные проблемы психологии труда, инженерной психологии и эргономики. – Вып. 2. / под ред. В.А. Бодрова, А.Л. Журавлева. – М.: ИП РАН, 2011. – С. 128–153.

16. *Котик, М.А.* Психология и безопасность / М.А. Котик. – Таллин: Валгус, 1987.

17. *Крапивницкая, Л.В.* Совершенствование врачебно-летной экспертизы при сердечно-сосудистой патологии (клинично-психологическое исследование): автореф. дис. ... д-ра мед. наук / Л.В. Крапивницкая. – М.: ИМБП, 2006. – 48 с.

18. *Никифоров, Г.С.* Психология профессионального здоровья как актуальное научное направление / Г.С. Никифоров, С.М. Шингаев // Психологический журнал. – 2015. – Т. 36. – № 2. – С. 44–54.

19. *Пономаренко, В.А.* Теоретические и экспериментальные данные о профилактике безопасности полета / В.А. Пономаренко. – М.: Когито-Центр, 2014.

20. Практикум по дифференциальной психодиагностике профессиональной пригодности / под ред. В.А. Бодрова. – М.: ПЕР СЭ, 2003.

21. *Разсолов, Н.А.* Врачебно-летная экспертиза и безопасность полетов в гражданской авиации [Электронный ресурс] / Н.А. Разсолов. – Режим доступа: <http://medicine-avia.narod.ru/documents.html> (дата обращения: 10.03.2016).

22. *Сиваш, О.Н.* Изучение личностной детерминации профессиональной пригодности летного состава в процессе клинично-психологической экспертизы / О.Н. Сиваш // Проблемы фундаментальной и прикладной психологии профессиональной деятельности / под ред. В.А. Бодрова, А.Л. Журавлева. – М.: ИП РАН, 2008. – С. 416–434.

23. *Сиваш, О.Н.* Эмоциональное выгорание военных летчиков разных категорий // Психологические исследования. Вып. 6 / под ред. А.Л. Журавлева, Е.А. Сергиенко. – М.: ИП РАН, 2012. – С. 119–133.

24. *Стрелков, Ю.К.* Инженерная и профессиональная психология / Ю.К. Стрелков. – М.: Academia, 2003.

25. *Шульц, Д.* Психология и работа / Д. Шульц, С. Шульц. – СПб.: Питер, 2003.