

И. С. Кравченко, 6 курс, педиатрический факультет, А. Б. Лебедев
ГБОУ ВПО Тверской ГМУ Минздрава России, г. Тверь, Россия
Кафедра фармакологии и клинической фармакологии
Научные руководители: к.м.н., доц. А. Б. Лебедев

ОЦЕНКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭМОЦИОНАЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ У ПИЛОТОВ И ЛЕТНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ПЕРСОНАЛА ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ

«Организмы хотя и состоят из материала, отличающегося максимальной неустойчивостью и нестабильностью, как-то научились сохранять постоянство и стабильность в условиях, которые, как можно было бы ожидать, должны вызвать существенные повреждения», — отмечал В. Кеннон (Cannon, 1939).

Любое функциональное состояние у человека характеризуется определенным уровнем активации сопряженных регуляторных и адаптивных процессов на разных уровнях организации — от физиологического до социально-психологического. Важнейшая роль в организации таких процессов отводится психоэмоциональному напряжению, которое является проявлением субъективного прогнозирования эффективности приспособительных и защитных реакций на основе оценки степени опасности ситуации для жизни или ее социальной значимости (Медведев В. И., 1998).

Психическая сфера играет важную роль в деятельности общих интегративных систем и изменение интеграции функций организма, имеющее существенные последствия для различных физиологических систем, чаще всего осуществляется через это звено (Мирошников, 1971) и напрямую зависит от ЦНС.

Развитие информационного стресса у человека-оператора связано не только с особенностями его рабочего процесса, но и с самыми различными событиями в его жизни, с разными сферами его деятельности, общения, познания окружающего мира. Поэтому определение причин возникновения информационного стресса в операторской деятельности необходимо проводить с учетом особенностей влияния разнообразных жизненных событий человека, которые могут быть источником стресса.

Влияние на профессиональную деятельность уровня активности, энергетического потенциала и способности к логической переработке информации, способствующих повышению эффективности деятельности и уменьшающих возможность количественных и качественных перегрузок, определяет зависимость эффективности психической адаптации от комплекса психодиагностических характеристик, который отражает состояние функций организма.

Эмоциональная устойчивость личности в экстремальных условиях обеспечивает переход психики на новый уровень активности — такая перестройка мотивационных, регуляторных и исполнительных функций позволяет не только сохранить, но даже улучшить эффективность профессиональной деятельности.

Цель исследования: изучение показателей самочувствия, активности и настроения у пилотов и летного технического персонала экипажей транспортной авиации.

Материалы и методы: проведено тестирование по методике САН, в котором участвовало 47 человек: 30 пилотов и 17 человек летного технического персонала — бортинженеры и борттехники. Опросник состоит он из 30 пар противоположных характеристик, по которым испытуемый оценивает свое состояние, отметив цифру, соответствующую силе того или иного состояния. Обработка анкет проводилась по категориям: «Самочувствие», «Активность», «Настроение», «САН». Средний балл любой шкалы равен 4. Оценки, превышающие 4 балла, свидетельствуют о благоприятном психологическом состоянии испытуемого, ниже 4 — о неблагоприятном. Нормальные оценки психологического состояния располагаются в диапазоне 5-5,5 баллов. Для выявления различий полученных данных применяли двухвыборочный t-критерий Стьюдента (Гельман В. Я., 2001; Сидоренко Е. В., 2002).

Результаты: у пилотов по категории «Самочувствие» средний показатель составил $5,74 \pm 2,19$ (от 3,9 до 6,9); «Активность» — $5,11 \pm 0,34$ (от 2,6 до 6,3); «Настроение» — $5,74 \pm 0,22$ (от 4,8 до 6,8); «САН» — $5,53 \pm 0,11$ (от 4,27 до 6,53). Во второй группе: «Самочувствие» — $5,77 \pm 0,3$ (от 4 до 6,4); «Активность» — $4,93 \pm 0,48$ (от 2,5 до 5,9); «Настроение» — $5,62 \pm 0,43$ (от 3,5 до 6,6); «САН» — $5,44 \pm 0,31$ (от 4,17 до 6,07).

Выводы: у опрошенных пилотов активность, настроение, психологическая устойчивость ЦНС выше, чем у бортиженеров и борттехников, но незначительно снижено настроение. Все испытуемые имеют благоприятное психологическое состояние.

Литература

1. Березин Ф.Б. Психическая и психофизиологическая адаптация человека. Л.: Наука, 1988. — 270 с.
2. Бодров В. А. Информационный стресс: Учебное пособие для вузов. — М.: ПЕР СЭ, 2000. — 352 с.
3. Гельман В. Я. Медицинская информатика: практикум. — СПб.: Питер, 2001. — 480 с.
4. Медведев В. И. Взаимодействие физиологических и психологических механизмов в процессе адаптации // Журнал высшей нервной деятельности. — 1998. — Т. 24, № 4 — С.7-13.
5. Мирошников М. П. Одна из концепций психического стресса по данным зарубежных исследований // Проблемы психологии спорта. М., 1971. Вып. 1. С. 137-165.
6. Сидоренко Е.В. Методы математической обработки в психологии — С.-Пб.: Речь, 2002. — 350 с.