

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Гуманитарно-педагогический институт

(наименование института полностью)

Кафедра «Дошкольная педагогика, прикладная психология»

(наименование)

37.03.01 Психология

(код и наименование направления подготовки, специальности)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему **ПРОФИЛАКТИКА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ВЫГОРАНИЯ
ОФИЦЕРСКОГО СОСТАВА ЛЕТНОЙ ЭСКАДРИЛЬИ**

Студент

А.В. Зинченко

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.псх.н. Т.А. Бергис

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2020

Аннотация

Бакалаврская работа рассматривает актуальную проблему профилактики профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи.

Выбор темы обусловлен тем, что проблема профессионального выгорания летного состава военно-воздушных сил в настоящее время практически не изучена.

Целью работы является исследование особенностей профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи и на основе выявленных данных разработка программы по его профилактике.

Бакалаврская работа основана на гипотезе, согласно которой профессиональное выгорание офицеров летного состава определяется доминирующим длительным состоянием утомления и стресса, обесцениванием профессиональных достижений, обусловленное снижением ценности своей профессии и неудовлетворенностью работой.

В ходе работы решаются задачи: провести теоретический анализ литературы по проблеме профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи и его профилактике; определить с помощью эмпирического исследования особенности профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи и выделить основные психологические характеристики, влияющие на формирование и развитие профессионального выгорания; разработать на основе выявленных особенностей выгорания программу профилактики профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи.

Бакалаврская работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка используемой литературы (39 наименований). Текст проиллюстрирован 4 таблицами и 3 рисунками.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1. Теоретический анализ проблемы профессионального выгорания офицеров летного состава эскадрильи.....	8
1.1 Проблема профессионального выгорания в зарубежной и отечественной психологии.....	8
1.2 Психологические особенности профессиональной деятельности летного состава ВС РФ в современных условиях.....	13
1.3 Рекомендации по профилактике профессионального выгорания.....	25
Выводы по первой главе.....	33
Глава 2. Результаты экспериментального исследования особенностей профессионального выгорания офицеров летной эскадрильи.....	34
2.1. Организация и методы исследования.....	34
2.2 Результаты экспериментального исследования особенностей профессионального выгорания офицеров летной эскадрильи.....	39
2.3 Программа психологической профилактики профессионального выгорания офицеров летной эскадрильи.....	455
Выводы по второй главе.....	52
Заключение.....	54
Список используемой литературы.....	56

Введение

Актуальность исследования. В связи с необходимостью на высоком уровне поддерживать обороноспособность нашей страны произошла актуализация повышения профессионализма и общего уровня подготовки Вооруженных Сил и ВВС, в том числе и среди будущих профессиональных кадров. Успешное выполнение поставленных перед подразделением и военной авиацией в целом задач и приказов обеспечивается не только общим техническим уровнем техники, но и профессионализмом пилотов, в том числе и с точки зрения моральных и психологических характеристик.

К сожалению, не всегда имеющиеся возможности летного состава отвечают поставленным перед подразделением задачами. Снижение уровня профессиональных навыков, ухудшение состояния авиационного парка приводит к росту авиационных катастроф, происшествий и долгими попытками разрешить проблемную ситуацию. Так, по данным министерства Обороны [28], уменьшился общий налет у боевого экипажа, возникают проблемы с эффективной работой в команде, ярко выражена психологическая и профессиональная неготовность к выполнению поставленных задач. Возникающие перед летным составом сложности, без сомнения, оказывают негативное влияние в том числе и на эмоциональную составляющую личности пилота. Так, например, не исключено возникновение пессимистичных мыслей, отсутствие видимого признания собственных успехов со стороны начальства приводит к возникновению «синдрома троечника», когда работа выполняется на минимальном допустимом уровне. Хроническая напряженность, связанная с ощущением сомнения в способности выполнять работу на исключительно высоком уровне приводит к апатии, высокой раздражительности и, в конечном итоге, к профессиональному выгоранию.

Профессиональное выгорание – один из самых молодых терминов в современной психологии, возникший в 80-е года прошлого столетия. В настоящее время озадаченность данной проблемой несет всеобщий характер как в

отечественной, так и в зарубежной психологии [17,19]. Изучение выгорания стало значимым благодаря работам многих зарубежных и отечественных психологов, например, Е. Aronson, R. Brodsky, В.В. Бойко, Н.Е. Водопьяновой и других.

Помимо этого, в последнее время все больше работ посвящено изучению негативного влияния профессиональной летной среды на психику летного состава, что отражено, например, в работах П.А. Корчемного, В.Л. Марищука, К.К. Платонова и других [9,18].

Однако, к сожалению, проблема профессионального выгорания летного состава военно-воздушных сил в настоящее время практически не изучена. В связи с этим остается актуальной необходимость в изучении психологических особенностей летного состава, разработке на основе выявленных психологических характеристик программ психопрофилактических и психокоррекционных мероприятий, которые смогли бы способствовать как поддержанию психического здоровья летного состава на высоком уровне, так и профилактике профессионального выгорания и высокой текучести в данной области.

Объект исследования: профессиональное выгорание.

Предмет исследования: особенности профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи и его профилактика.

Цель исследования: исследование особенностей профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи и на основе выявленных данных разработка программы по его профилактике.

В соответствии с целью были определены **задачи исследования:**

1. Провести теоретический анализ литературы по проблеме профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи и его профилактике.
2. Определить с помощью эмпирического исследования особенности профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи и

выделить основные психологические характеристики, влияющие на формирование и развитие профессионального выгорания.

3. Разработать на основе выявленных особенностей выгорания программу профилактики профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи.

Гипотеза исследования: мы предполагаем, что профессиональное выгорание офицеров летного состава определяется доминирующим длительное время состоянием утомления и стресса, обесцениванием профессиональных достижений, обусловленное снижением ценности своей профессии и неудовлетворенностью работой.

В ходе исследования были использованы следующие **методы:**

1. Теоретический анализ научной литературы по проблеме профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи;

2. Психодиагностические методы:

- Методика дифференциальной диагностики состояний сниженной работоспособности А. Леонова, С. Величковой;

- Опросник на выгорание (МВИ) К. Маслач и С. Джексона в адаптации Н.Е. Водопьяновой;

- Методика «Мое отношение к работе» К. Маслач и М. Лейтера;

3. Методы математической обработки данных:

- анализ первичных данных;

- сравнительный и корреляционный анализ.

Математико-статистическая обработка данных проводилась с помощью компьютерной программы SPSS 2010.

База исследования: Филиал №4 федерального государственного бюджетного учреждения «426 военный госпиталь» Министерства обороны Российской Федерации, г. Сызрань.

Практическая значимость: результаты данной выпускной квалификационной работы могут использоваться, во-первых, для психологического просвещения офицеров летного состава по проблеме профессионального вы-

горания сотрудников военной авиации в целом, во-вторых, разработанная программа психологической профилактики выгорания может использоваться в военных летных частях для снижения эмоционального напряжения и проявлений профессионального выгорания сотрудников.

Глава 1. Теоретический анализ проблемы профессионального выгорания офицеров летного состава эскадрильи

1.1 Проблема профессионального выгорания в зарубежной и отечественной психологии

Синдром профессионального выгорания развивается на фоне постоянно действующего стрессора. Он приводит к снижению и, в конечном итоге, истощению личностных и функциональных ресурсов индивида. Подобная проблема возникает из-за того, что те негативные эмоции, которые накапливаются в процессе воздействия стресса, не находят логичного выхода.

Впервые о термине «выгорание» упомянул психиатр Хендрик Фройденбергер в 1974 году, когда он изучал динамику психического состояния волонтеров католической церкви.

В настоящее время выгорание представляет собой одну из важных тем для современной психологии. Синдром выгорания диагностируется не только на фоне долгого выполнения профессиональной деятельности, но даже и при выполнении бытовых дел [3].

Чаще всего профессиональное выгорание встречается у тех людей, чья профессия посвящена работе с большим количеством разных людей, например, учителя, менеджеры, журналисты, волонтеры, медсестры и так далее.

Следующими «кандидатами» на возникновение профессионального выгорания являются те люди, которые по объективным обстоятельствам могут в скором времени потерять рабочее место, например, люди предпенсионного возраста, люди с низкой квалификацией или сомневающиеся в своих профессиональных навыках. Сюда можно еще отнести, например, офицеров военной авиации, которые в силу объективных условий (слабое здоровье, недостаточность профессиональных умений, пожилой возраст) не имеют доступа к налетам и вынуждены проводить время на земле, занимаясь зачастую рутинной бумажной работой. Кроме того, в группу риска можно отнести лю-

дей творческих профессий, например, дизайнеров или художников, которые официально нигде не трудоустроены и работают по фрилансу.

Можно выделить три основных признака синдрома эмоционального выгорания [11]:

1) Эмоциональное и физическое истощение, которое проявляется в виде синдрома хронической усталости, которое не проходит даже после продолжительного сна или отдыха, чувства безысходности, усиливающееся при возвращении в рабочие условия;

2) Личностная отстраненность, которая проявляется в виде отчужденности мыслей, идей и интересов человека, рабочий процесс протекает без энтузиазма, проявляется «синдром троечника», заключающийся в виде выполнения работы хоть как-нибудь, лишь бы ее сделать и побольше оставить сил и энергии на будущее;

3) «Неудовлетворенность собой» в профессиональном плане, проявляющееся в виде постоянной критики собственных решений, ощущения недостойности похвалы и высокой оценки.

При профессиональном выгорании на рабочем месте можно выделить следующие группы симптомов [16]:

1) Психофизические, куда можно отнести, например:

- синдром хронической усталости;
- физическое и психическое истощение;
- постоянный упадок сил;
- головную боль напряжения, расстройства желудочно-кишечного тракта;
- появившиеся проблемы с весом в виде резкого похудения или же, наоборот, резкого увеличения;
- беспокойный сон, бессонница;
- появление несвойственной ранее одышки при выполнении базовых физических упражнений.

2) Социально-психологические симптомы:

- подавленность настроения, депрессивная оценка окружающего мира;

- эмоциональная лабильность, агрессивность;
- повышенная критичность, сочетаемая с обидчивостью и мнительным ожиданием;
- ощущение того, что что-то не так и скоро будет плохо;
- неуверенность в собственных знаниях, умений и навыках, даже при выполнении простой и рутинной работы.

3) Поведенческие симптомы:

- ощущение того, что ранее любимая работа становится все более ненавистной;
- попытки найти оптимальный режим работы, зачастую даже кардинально отличного от ранее принятого;
- постоянные переработки, однако на продуктивность труда это не влияет;
- постоянное ощущение того, что выполняемая работа бесполезна и она никому не нужна;
- социальная изоляция;
- злоупотребление вредными привычками.

Д. Пичужкина в своей работе проводила анализ частоты встречаемости профессионального выгорания среди различных людей трудоспособного возраста в разных странах. Данная работа представляется актуальной из-за того, что в настоящее время работа занимают большую часть всей жизни каждого человека. Понятие «профессиональное выгорание» в данной работе понимается как продолжительное воздействие стрессора, возникающее в результате длительных стрессов на рабочем месте различной интенсивности [23].

Эмоциональное истощение представляет собой ведущий компонент «профессионального выгорания», которое проявляется в снижении эмоционального настроения, безразличия и равнодушия. Эмоциональное выгорание возникает в результате выполнения рабочей деятельности личности и является, по своей сути, одним из вариантов психологической защиты в виде своего рода игнорирования всех эмоций [26].

Эмоциональное истощение, тем не менее, встречается в жизни каждой личности, так как это связано с выполнением любой трудовой деятельности. Следует выделить наиболее распространенные симптомы эмоционального выгорания [26]:

- 1) Ощущение тоски, доминирование в личности депрессивных идей и настроений;
- 2) Чрезмерная конфликтность, ранимость и обидчивость;
- 3) Хроническая усталость, обусловленная лишь психологией личности, а не чрезмерными физическими или психическими нагрузками;
- 4) Ощущение того, что работник профессионально непригоден для выполнения своей деятельности, хотя ранее выполнял свою работу на должном уровне без особых проблем;

Основные причины профессионального выгорания [31]:

- 1) Чрезмерное стремление работника проявить себя, даже путем выполнения работы за пределом его возможностей;
- 2) Нестабильность компании, в которой работает сотрудник (проблемы с финансированием, высокая текучка кадров и т.д.)
- 3) Отсутствие карьерного роста;
- 4) Сплетни, конфликты и интриги в коллективе, в том числе и слухи про начальство;
- 5) Некомфортное рабочее место – неудобный стул, устаревший компьютер и т.д.

Проблема профессионального выгорания представляется актуальной для развитых стран. Среди людей, которые больше всего предрасположены к возникновению профессиональному выгоранию, можно выделить трудоголиков, интровертов, тех людей, которые получают странное удовольствие от конфликтных ситуаций в коллективе, а также жители крупных городов и мегаполисов [34].

Трудоголик от обычного работника отличается тем, что работает даже в отпуске, после рабочего времени, в выходные, в общем, в любое свободное

время. Трудоголики не могут перестать выполнять какую-либо работу, потому что они находят смысл своей жизни в выполнении профессиональной деятельности. Основной причиной возникновения эмоционального выгорания у трудоголиков в таком случае является чрезмерная нагрузка, относительно простая и несложная работа, отсутствие мотивации и интереса в выполнении своей деятельности. Интроверты, напротив, застенчивы и склонны к замкнутости, изолированности от общества своих коллег, что приводит к увеличению концентрации на выполнении профессиональной деятельности и повышению эмоционального дискомфорта.

Конфликтные люди сами по себе профессионально выгорают, так как постоянно или испытывают стресс на себе, или являются частью стрессовой ситуации.

Жители крупных городов подвержены эмоциональному и профессиональному выгоранию из-за постоянной спешки и попытках все успеть, что является одним из факторов хронического стресса.

Люди, которые не могут долго работать на одном рабочем месте, тоже являются одними из ранимых для эмоционального выгорания, так как постоянный стресс из-за вынужденного поиска работы и непостоянства негативно влияет на эмоциональное состояние.

Первое место среди всех стран, подверженных эмоциональному выгоранию, принадлежит Японии. По неофициальной статистике – 82% сотрудников на рабочем месте постоянно перерабатывают и пытаются таким образом отметить перед руководством, что приводит, к сожалению, к частым смертям на рабочем месте. Данная проблема вызвала настолько сильное беспокойство, что на региональном уровне вводятся штрафы за переработки на рабочем месте, а трудоголикам принудительно оплачивают лечение и отпуск [36].

Второе место в этом списке занимает Россия. Это связано с тем, что люди в большинстве своем быстро теряют интерес к работе, сталкиваясь с рутинной, непонимающим начальством, отсутствием видимого результата

труда, четко описанных границ своей деятельности. Более того, вынужденная длительная работа приводит к снижению времени на себя и семью, а отсутствие возможности работать по своему профильному образованию – к крушению первоначальных мечт и желаний, что приводит к фрустрации. В России, к сожалению, не так активно занимаются проблемой профессионального выгорания на рабочем месте, но некоторые компании уже предлагают различные способы и мероприятия для профилактики эмоционального выгорания.

49% населения страны подвержены эмоциональному и профессиональному выгоранию в Испании и Италии. Основная проблема возникновения выгорания здесь связана с высокими эмоциональными нагрузками, периодическим внедрением различных новшеств и новых проверок, низким оставшимся доходом, так как большая часть заработной платы уходит на оплату долговых обязательств. К сожалению, руководители не занимаются сотрудниками, что в конечном итоге приводит к большому количеству больничных, высокой текучести и снижению продуктивности предприятия в целом [38].

Таким образом, профессиональное выгорание – это синдром, который возникает в результате продолжительного выполнения рутинной деятельности и воздействия стрессов различного генеза. Наиболее ранимыми к данному синдрому являются трудоголики, интроверты, конфликтные люди, жители крупных городов, люди предпенсионного возраста, а также сотрудники, которые в силу объективных обстоятельств не могут полноценно выполнять весь спектр деятельности.

1.2 Психологические особенности профессиональной деятельности летного состава ВС РФ в современных условиях

Не вызывает сомнения, что профессионально подготовленные военные летчики являются элитным подразделением в большинстве стран мира. В рамках военной психологии большое внимание уделено особенностям пси-

хологической подготовки летного состава, чертам профпригодности и, что немаловажно, непригодности. Ведущей спецификой изучения морально-психологической подготовки членов летной эскадрильи состоит в том, что одном звене присутствуют различные профессии и специальности, например, летчики, бортиженеры, штурманы, при этом каждый требует особенный подход.

Следует отметить, что специальность военного летчика, с точки зрения многих авторов, например, Р.В. Забирова, И.М. Бойко, С.В. Маруняк, ведущее место по сложности во всей военной отрасли. Так, например, теоретик отечественного летного дела Н.Е. Жуковский в своих работах писал: «далеко не каждый человек сможет летать, так как требуется очень большая концентрация внимания, уверенность в собственных движениях, находчивость мысли и хладнокровие в поступках» [14, 20].

Изучение собственно здоровья и психического развития человека в процессе летного дела началось еще во время зарождения самой профессии военного летчика. В.А. Бодров с соавторами в историческом очерке отмечают, что различные психологические характеристики летчика могут как способствовать, так и мешать успешному изучению и выполнению летной деятельности [5].

Английские ученые, изучающие военное дело в Первой мировой войне, пришли к выводу, что только 2% из всех летных катастроф во время войны были вызваны боевыми столкновениями, 8% связаны с техническими дефектами самолетов и 90% - профессиональной и психологической непригодностью летчиков к выполнению своей деятельности.

В настоящее время особенностям профессионального отбора в военную отрасль в целом и в частности в летное дело, уделяется огромное внимание, как в отечественной, так и в зарубежной психологии. Так, в США появилась отдельная отрасль военной психологии, посвященная изучению личности в авиационном деле.

Изучая исторический опыт нашей страны, можно отметить, что в СССР изучение психологии военного дела было посвящено отбору специалистов для военно-морского флота, противовоздушной обороны и так далее, при этом полученные теоретические и практические изыскания позволили в значительной мере ускорить формирование собственной системы психологического отбора военных летчиков, изучение особенностей безопасности и эффективности их деятельности [4].

При изучении специфики психологической подготовки военного летчика эскадрильи следует уделить особое внимание различным факторам, которые могут оказывать серьезное влияние на выполнение поставленной задачи. К таким можно отнести, например, уверенность в собственных силах и техническом состоянии транспорта, метеорологические условия и время суток, содержание конкретно поставленной задачи и возможности к нему подготовиться, анализ допущенных ошибок, обратная связь от эксперта в процессе учебы, взаимоотношения с коллегами по службе, а также особенности коммуникации с родственниками [7].

А. Макипов в рамках своей работы раскрывает особенности психологической подготовки к выполнению поставленного приказа у летчиков в том случае, если возможно особые случаи полета, например, возникновение сложностей при посадке. Так, степень влияния сформировавшейся аварийной ситуации на летчика и, как следствие, эффективность и безошибочность выполнения его операций для разрешения проблемной ситуации определяется во многом условиями возникновения и течения ситуации. При этом следует отметить, что возможности летчиков действовать в аварийных ситуациях на максимально возможном и безошибочном уровне напрямую зависит от того, получена ли объективная информация по возникающей проблеме или же присутствует недостаточность, ошибочность или противоречивость информации. В связи с этим можно сделать вывод о существовании взаимосвязи особенностей поведенческого аспекта личности летчика, в первую очередь, с

особенностями его профессиональной подготовки, куда входит, в том числе весь наработанный и прошлый опыт [20].

Следует отметить, что на протяжении всего профессионального пути военного летчика, в том числе в рамках учебно-боевой подготовки и боевых столкновений, уделяется особенное внимание на необходимость оказания психологической поддержки военного летчика в первую очередь как личности.

Е.А. Щербакова в своей работе отмечает, что профессиональный военный летчик – это сложная личность, которая отличается развитым самоконтролем, ориентацией на правильность и безошибочность выполнения до конца поставленных задач и требований, умеющая успешно контролировать собственные эмоции и поведение [37].

Непрекращающийся прогресс в развитии авиационной и противовоздушной техники и вооружения, совершенствования боевых возможностей военных систем, а также своевременная оценка влияния неблагоприятных факторов, которые действуют во время выполнения поставленной задачи, устанавливают высокие требования к психологической и профессиональной подготовке летчика, к правильности принятия им единственно верного решения в меняющейся ситуации. В работах современных авторов по военной психологии все больше внимания уделяется изучению человеческого фактора как основного компонента успешности полета или возникновения авиационной катастрофы.

Р.В. Забиров в своей работе выделяет психологические особенности адаптации личности пилота к возрастающим нагрузкам. Автор отмечает, что особенностью профессиональной летной деятельности экипажа является то, что она возможна только на групповом уровне и сопровождается взаимным влиянием людей друг на друга. В связи с этим для выполнения поставленной боевой задачи среди участников полета должны быть сформированы такие отношения, которые должны способствовать успешности совместной деятельности. Сюда можно отнести, например, открытое и уважительное отно-

шение друг к другу, отсутствие трудностей в общении, своевременное прекращение конфликтов, интриг, контроль за своими эмоциями, развития эмпатия в отношении своих боевых товарищей, всеобщая атмосфера доверия и удовлетворения как от выполнения работы, так и от присутствия в коллективе [14].

Помимо этого, изучение боевых вылетов позволило отметить, что эффективность выполнения поставленной боевой задачи во многом определяется тем, можно ли оценивать летный экипаж как единое целое со всеми его социально-психологическими особенностями.

В таком случае особое внимание следует уделить адаптации личности к летной деятельности.

Адаптация личности с точки зрения психологического словаря – это приспособленность личности к выполнению командной деятельности ради достижения какой-либо цели, общей для группы или всего коллектива. Через особенности социального взаимодействия индивида отражается все многообразие его личностных характеристик, социально-психологических оценок, целей и тенденций, которые в совокупности формируют психическую адаптацию. Социальные контакты формируются на основе ранее приобретенных личностью знаний, социальном положении, позиции в том или ином вопросе, а также принятых интересах общества. Способность к адаптации, очевидно, не дается с рождения, она постепенно формируется сначала в рамках семейных взаимоотношений, проходя через влияние постоянно расширяющегося круга общения и окружающей среды, затем постоянно изменяется в процессе выполнения совместной профессиональной деятельности, в том числе и в летном деле [18].

Психическая адаптация представляет собой динамический процесс, так как все функциональные особенности основных и дополнительных личностных систем могут трансформироваться в процессе нестабильности физиологической и психологической личностной основы.

Адаптация личности в коллективе зависит, в том числе, и от временных или постоянных изменений черт характера, возникновение или угасание знаний, умений и навыков человека, его общей личностной направленности, совокупности и единства потребностей и тенденций поведения, его моральными основами, особенностями волевого и эмоционального регулирования. Можно подвести итог, что социально-психологическая адаптация – это, в первую очередь, результат того, соответствует или не соответствует поведение личности и ее реакции на требования, ожидания, цели, функции общности, и успешность приспособления конкретной личности к разнообразным видам деятельности и межличностным отношениям в группе [16].

Анализируемые Р.В. Забировым социологические исследования позволяют сделать вывод о необходимости выделения в отдельную область группу конфликтов, которые возникают на базе разногласий между удовлетворенностью потребностей различных членов экипажа. Потребности, которые остались неудовлетворенными, приводят к фрустрации личности и негативно влияют на уверенность в межличностных взаимодействиях [14].

Психологическая биография каждого члена экипажа – это совокупность различных впечатлений, воспоминаний, положительных и отрицательных эмоций. Однако жизненные впечатления личности не всегда полноценно осознаются, в некоторых случаях даже происходит забывание. Тем не менее, полученный жизненный опыт оказывает непосредственное влияние на всю деятельность человека, в том числе и на его поведение в различных экстремальных ситуациях, например, боевом вылете или нападении вероятного противника.

В целом, любая особенность поведения члена экипажа как участника группы можно оценивать с точки зрения соответствия или несоответствия поставленной перед группой цели и задачам, как в ситуации выполнения профессиональной деятельности, так и в повседневной жизни, что позволяет оценить ее влияние на стабильность взаимоотношений в единой команде.

Конфликты, которые возникают у военнослужащих в группе, следует рассматривать как нарушение протекания процесса адаптации в экипаже. Подобная точка зрения позволяет по-новому оценить причину высокого процента несовместимости в группе летного экипажа относительно молодого возраста [19].

К сожалению, из-за наличия большого количества субъективных моментов в процессе оценки возникающих конфликтов внутри группы представляется трудным, а часто – невозможным, - провести анализ и определить реальный процесс распада летных экипажей и сформировать на основе этого конкретную позицию, которая бы позволила разработать методы социальной профилактики и коррекции, принятую для использования преподавателями в процессе обучения в военной академии. Более того, многие мотивы возникающих конфликтов могут легко находить свое объяснение, что является причиной излишнего оптимизма в применении способов профилактики и воспитательного процесса для членов группы.

Не следует забывать, что процесс дезадаптации является важной и неотделимой частью всего процесса адаптации. В настоящее время основное внимание психологов сфокусировано на присутствии или отсутствии чувства уважения к выполняемой военно-профессиональной деятельности. Однако при помощи данной точки зрения невозможно описать большинство случаев распада молодых экипажей. В системе сложной социально-психологической адаптации личности к летному делу следует уделить отдельное внимание приспособленности индивида к единой жизни в экипаже и в летном коллективе в целом. Летную адаптацию группы, в таком случае, можно описать как динамичный процесс взаимного вовлечения и приспособления членов экипажа друг к другу, которое базируется, в первую очередь, на позитивном впечатлении друг о друге и положительной эмоциональной оценки в общих для группы областях, например, симпатии друг к другу, чувстве патриотизма, любви к Родине, принятия ценности дружбы [25].

Однако возникновение единого эмоционального отношения в виде любви к Родине не являются гарантией успешной летной адаптации. Необходимо в том числе и согласование всех потребностей и личностных ориентацией каждого члена экипажа. Молодых пилотов в таком случае, подстерегают возможные разногласия и расхождения, связанные во многом с личностным максимализмом. При этом происходит процесс приспособления, формирования определенных уступок, различных компромиссов, первых конфликтов и споров. Происходит установление согласованной и единой оценки той или иной конкретной ситуации, общий анализ тактической обстановки. Командир экипажа, летчик-штурман и бортовой инженер-механик на достаточное продолжительное время, обусловленное боевым расчетом войсковой части, оказываются вовлечены в разнообразную совместную деятельность [30].

Успешность выполнения поставленной перед данной группой задачи зависит от уровня взаимопонимания, слаженности, безусловной и безошибочной кооперации, знания не только своих личностных, должностных и функциональных обязанностей, но и обязанностей других участников в группе. В целом, степень умиротворения и единства в экипаже зависит в том числе от того, насколько каждый из участников летной группы может оценить себя с точки зрения другого и поставить себя на его место. Каждый член экипажа, тем не менее, основываясь на своих личностных характеристиках, формирует особенный, характерный только для него стиль взаимодействия с остальными участниками в группе. Подобным образом в летной триаде командир-штурман-бортмеханик формируются относительно стабильные ориентации друг на друга. В результате всего процесса групповой адаптации формируется не только согласованность действий всего экипажа, но и уверенность в выполняемых операциях. Стабильность молодого экипажа характеризуется особенностями летной адаптации, которая с наибольшей интенсивностью протекает в первые года совместного выполнения определенной деятельности.

Можно выделить следующие подтипы групповой адаптации летного экипажа [24]:

1. адаптация к новой должности, связанными с ней обязанностями и правами, осознание новой роли в коллективе;
2. адаптация к психофизиологическим особенностям каждого члена экипажа, в том числе к чертам характера и свойствам темперамента;
3. адаптация к потребностям, интересам, привычкам, привычному образу и стилю жизни каждого члена экипажа;
4. адаптация к моральным особенностям участников летного экипажа, например, к ценностям жизни, специфике «жизненной философии», осознания смысла жизни и т.д.;
5. адаптация к выполнению военно-профессиональной деятельности в целом.

Перечисленные виды летной адаптации, конечно, не могут претендовать на общность охвата всех выделенных аспектов. Скорее всего, каждый вид адаптации можно подразделить на какие-либо составные части, описывающие процесс взаимного принятия экипажа друг другу. Так, например, у молодых летчиков может быть сильные черты характера, комфортные материальные условия, успешные связи с высшим командованием. Однако выполнение совместной деятельности остается, тем не менее, затруднительным или невозможным, так как отсутствует приспособленность членов экипажа друг к другу. Более того, характерные личностные особенности молодых летчиков могут быть причиной возникновения различных психических напряжений, конфликтов, ссор, взаимных обвинений и т.д. Как итог – успешное выполнение совместной деятельности представляется невозможным [32].

В связи с этим следует уделить особое внимание самому процессу адаптации и принять данный процесс как основу возникновения успешного взаимодействия между членами экипажа.

Принимая во внимание личностные особенности каждого члена экипажа и влияние выделенных черт на успешность выполнения поставленной задачи в группе, можно разработать новые подходы к оказанию психологической профилактики и коррекции напряжений в молодом экипаже, что в конечном итоге повысит их групповую адаптацию. На групповую адаптацию позитивно влияет общительность, эмоциональная зрелость, устойчивость психических особенностей каждого члена экипажа.

В связи с этим представляется возможным выделить основное звено в групповой дезадаптации – это потеря самоконтроля, дисциплинированности, чрезмерная эмоциональность каждого участника в группе, а также формирующаяся усталость и напряжение.

И.М. Бойко, С.В. Маруняк, И.Г. Косягин в своей научной работе отмечают, что у военных летчиков при влиянии различных психотравмирующих обстоятельств, возникающих в процессе выполнения профессиональной деятельности, формируется стадия «истощения» общего адаптационного синдрома. Характерные черты для данного «истощения» - формирование эмоционального дефицита, личностная отстраненность, психологические и физиологические нарушения, состояние личностной дезориентации – все это является причиной возникающих ошибок в процессе выполнения профессиональной деятельности и, как итог, могут быть причиной серьезных угроз в поддержании безопасности полетов на достаточном уровне [6].

Непрекращающаяся эволюция авиационной техники предъявляет все более серьезные требования к личности пилота: выполняемая деятельность отличается серьезным моральным и физическим напряжением, эмоциональной окрашенностью, высокой ответственностью за выполняемые операции, необходимости в принятии решений и выполнении определенных действий в кратчайшие сроки. Эффективность летного состава с точки зрения безопасности выполняемого полета зависит все больше от их общего физиологического состояния, уровня их физической подготовки, нервно-эмоциональной стабильности, уверенности в действиях других участников.

Летный труд представляет собой один из сложнейших видов человеческой деятельности. Выполнение поставленной боевой задачи в рамках современной боевой техники требует от летного трио все более высокого уровня организации психической активности. Колебания личностной активности индивида, поддержание психического тонуса на оптимальном уровне отличается кратковременностью, что приводит к снижению качества профессиональной деятельности в том случае, если психический тонус начинает спадать. При этом даже у оптимально подготовленного пилота по субъективным причинам в процессе пилотирования самолета могут формироваться неблагоприятные психические состояния, которые представляют собой эпизодические или же регулярно повторяющиеся кратковременные ухудшения самочувствия и потеря работоспособности, которые могут быть причиной нарушения или даже катастрофе в профессиональной деятельности [5].

Психическая напряженность, которая оказывает влияние снижение общего уровня активности центральной нервной системы, возникает не только под влиянием психических факторов, например, накопленная ранее усталость, отрицательные эмоциональные впечатления, но и физических, куда можно отнести колебания температуры, влияние метеорологических условий, шум и вибрация. Перечисленные причины снижают порог возбудимости нервной системы и, таким образом, негативно влияют на ощущение функционального и профессионального комфорта у летчика.

Не вызывает сомнения, что адаптация профессионала в авиационной сфере к постоянно изменяющимся условиям деятельности и жизни носит постоянно меняющийся характер и представляется возможной за счет формирования психической устойчивости, развития знаний, умений, навыков, социально-психологической адаптации личности [4].

Среди личностных особенностей военных летчиков в состоянии эмоционального напряжения можно выделить непринужденность, слабый контроль за агрессивными реакциями, слабая ориентация на установленные правила и инструкции. При этом, что характерно, у пилотов формируется чув-

ство чрезмерной осторожности и критичности ко всему, подчеркивание своих личностных целей как исключительно миролюбивых, что может оцениваться как личностная компенсация. Возникающие психологические особенности связаны, в первую очередь, с ощущением постоянно действующего психического напряжения. Если стрессор, который является источником психического напряжения, действует в течение длительного времени, то постепенно происходит истощение психических и физических сил организма, формируется неуверенность в собственных действиях, что приводит к дистрессу, являющийся причиной формирования психосоматических заболеваний [8].

Можно отметить, что военные летчики, которые в процессе выполнения своей профессиональной деятельности сталкиваются с различными психотравмирующими обстоятельствами, в то время как наземные специалисты, например, преподаватели или летчики, в настоящее время непригодные к вылетам по различным причинам, испытывают чувство «загнанности в клетку», что, в конечном итоге, также является причиной возникновения психического напряжения и дистресса.

Таким образом, профессиональный военный летчик – это сложная личность, которая отличается развитым самоконтролем, ориентацией на правильность и безошибочность выполнения до конца поставленных задач и требований, умеющая успешно контролировать собственные эмоции и поведение. К особенностям профессиональной деятельности пилотов военной авиации можно отнести уверенность в собственных силах и техническом состоянии транспорта, метеорологические условия и время суток, содержание конкретно поставленной задачи и возможности к нему подготовиться, анализ допущенных ошибок, обратная связь от эксперта в процессе учебы, взаимоотношения с коллегами по службе, а также особенности коммуникации с родственниками. Успешная адаптация военного летчика в коллективе способствует повышению вероятности выполнения профессиональной деятельности на высоком уровне.

1.3 Рекомендации по профилактике профессионального выгорания

Уровень безопасности нашей страны в большой степени зависит от уровня технической подготовки и профессиональных кадров армии, в том числе и в составе Военно-Воздушных сил (ВВС), так как в высокой частоте случаев именно летный экипаж эскадрильи является краеугольной точкой реализации различных стратегических операций, разрабатываемых и отправляемых штабами различного уровня, помимо этого, происходит их совместное взаимодействие с диспетчерскими, техническими и иными службами. Данное взаимодействие необходимо для того, чтобы экипаж был уверен не только в своих возможностях, но и возможностях летательного аппарата, что позволило бы провести рейс не только безопасно вне зависимости от погодных и прочих условий, но и продемонстрировать исключительно высокие навыки пилотирования [39].

Однако исходя из анализа статистических материалов, можно сделать вывод, что сама по себе система «человек-воздушное судно» не всегда полноценно решает поставленные перед ней задачи. Это подтверждается количеством авиационных происшествий, которые были связаны с эксплуатацией военной техники. Только за 2012 год безвозвратно потеряно или уничтожено 9 вертолетов и 12 самолетов.

Конечно, не все обстоятельства, происходящие в небе, подконтрольны летному составу. Многое, например, зависит от технических служб, которые принимают участие в организации летной деятельности. Не стоит забывать о состоянии техники. Проведенный анализ авиационных происшествий в последние годы позволил выделить следующие основные причины [33]:

53% - ошибки, допущенные летным составом при выполнении своих задач в процессе пилотирования;

22% - недисциплинированность и невыполнение приказов, что привело к нарушению выполнения поставленной задачи;

10% - профессиональная неподготовленность к экстремальным условиям;

30% - отказ техники;

25% - ошибки, допущенные техническими и диспетчерскими службами;

4% - неустановленные иные причины.

Общий процент больше 100%, так как не всегда возникновение авиакатастрофы связано с каким-либо одним фактором. В связи с этим, можно отметить, что хоть и ведущая роль принадлежит ошибкам человеческого фактора, не стоит забывать и про экстремальные условия, возможные поломки авиационной техники. Тем не менее, подобные обстоятельства должны быть раскрыты в рамках обучения и профессиональной подготовки, чтобы авиатор не испытывал стресс и смог уверенно действовать в любой нештатной ситуации.

Успешное выполнение поставленных перед военной авиацией задач различного рода во многом зависит и от летного состава, в том числе и их моральных и психологических качеств. Именно эти качества в значительной степени позволяют сделать прогноз исхода проводимой операции. При этом стоит учитывать, что полученные знания, умения и навыки могут как развиваться, так и не только замедлить свое развитие, но и в конечном итоге деградировать. Кроме того, возникающие негативные особенности социального взаимодействия в группе и с окружающей средой, агрессия, межличностные конфликты, биологические циклы, которые регулируют активность в течение дня, а также иные условия, могут серьезно усложнить выполнение поставленной задачи [35].

Успешность при выполнении разнообразной профессиональной деятельности во многом зависит от уровня профессиональной подготовки и мотивации сотрудника, развитием у него профессионально необходимых качеств и личностных характеристик, уровнем его психического и физиологического здоровья, которое способствует наиболее продуктивному и эффек-

тивному протеканию психических процессов при разнообразных технических и метеорологических условиях, а также при решении как стандартных, так и необычных профессиональных задач. Для того, чтобы максимально оптимизировать учебный процесс и повысить качество профессиональной подготовки военных летчиков следует в рамках прохождения обучения применять психологическое сопровождение [30].

Профессионально-психологическое сопровождение процесса обучения и боевой практики в военной авиации представляет собой многокомпонентную программу мероприятий по глубокому исследованию личностных характеристик каждого обучающегося (в рамках психологического мониторинга) с целью определения лиц, которое испытывает излишнее психологическое напряжение, трудности с концентрацией внимания и мотивации, а также проведение с такими обучающимися психопрофилактических и психокоррекционных мероприятий, направленных на снижение психологического напряжения [29].

Первые годы работы психологов в военной авиации были осложнены рядом трудностей, которые были связаны, во-первых, с высокой сложностью летной деятельностью, во-вторых, технической невозможностью изучения выбранной профессии психологом в полном объеме. В связи с этим между летным составом и психологами в первое время возникали барьеры недоверия и недопонимания.

Так, например, летчики знаменитой на весь мир эскадрильи «Русские витязи» с большим сопротивлением воспринимали любую работу с психологами, приводя в качестве аргумента отсутствие нормативных документов, в которых было бы прописано обязательное взаимодействие с психологической службой. Более того, даже в конце 1990-х годов руководство различных подразделений не понимало весь потенциал психологической службы для диагностики и психокоррекции служащих. Тем не менее, барьер холодности и недоверия с течением времени смог пасть из-за показанного профессионализма военных психологов, положительных результатов проведенной психо-

профилактики и психокоррекции летных экипажей. Это послужило важным шагом для все более тесного взаимодействия командования различных уровней с психологической службой для наиболее эффективной и профессиональной подготовки членов летной эскадрильи [25].

Психологическое сопровождение в процессе обучения летного экипажа отличается как в зависимости от индивидуальных особенностей пилотов, так и от поставленных перед психологом задач психопрофилактики и психокоррекции.

Методы психологического сопровождения ввиду озвученных ранее причин не могут быть конкретно разделены между собой и существовать отдельно друг от друга из-за двух факторов: многообразия объекта воздействия – личность человека и важности комплексного взаимодействия. Данные факторы обуславливают важность использования разнообразных методов исследования, которые были бы направлены на исследование и коррекцию тех различных психологических характеристик членов летной эскадрильи, которые необходимы для успешного выполнения деятельности. В основе выполняемой диагностической деятельности должны лежать глубокие знания в различных областях психологии и психофизиологии. В отечественной и зарубежной военной психологии проводится постоянное накопление и оценка сложных ситуаций, с которыми сталкиваются летные экипажи с целью определения тех специфических особенностей, которые позволяют с изрядной долей вероятности предсказать разрешение кризисной ситуации, и тех психических нарушений, проявление которых приводит к печальным последствиям [18].

Углубленное психологическое исследование экипажей военной авиации проходит как при помощи клинической беседы, так и при помощи различных психологических методик, например, «НПН-А», «Адаптивность», тест Люшера, тест Роршаха и так далее.

В результате анализа полученных результатов можно составить комплексный портрет пилота, который позволяет смоделировать его поведение в

различных условиях и трудных ситуациях. При помощи полученного портрета можно разработать стратегию индивидуального взаимодействия с выбранным членом экипажа, а также подбирать для каждого экипажа наиболее подходящих друг другу участников по психологическим и социальным характеристикам [15].

Ведущие методы диагностики психолога в настоящее время – беседа и наблюдение на всех этапах прохождения обучения, в сочетании со знанием психологического портрета личности летчика являются самыми надежными источниками информации на каждый день.

В зависимости от имеющихся сложностей психолог может разработать индивидуальную программу, которая при этом при незначительном изменении, может использоваться для решения наиболее типичных проблем летного состава.

Например, возникновение профессионального выгорания, которое возникает в результате неудачи в достижении собственных задач у тех специалистов, которые считают работу наиболее важной частью жизни, и включает в себя три основные составляющие: эмоциональную истощенность, цинизм, редукцию профессиональных ценностей [12].

Эмоциональная истощенность выражается в чувстве эмоциональной и физической истощенности.

Цинизм предполагает эгоистичное и безразличное отношение как к своему труду, так и к результатам своей деятельности.

Редукция профессиональных ценностей проявляется в высоком недовольстве собственными успехами, потере значимости своей работы, негативной оценке собственных результатов.

В 2005 году была введена программа по предупреждению и профилактике профессионального выгорания у летного состава Военно-Воздушных Сил Российской Федерации, состоящая из нескольких компонентов [14].

Первый блок данной программы направлен на решение задач психологического консультирования высшего командования и командования частей

для того, чтобы сформировать у руководства понятие базовых закономерностей функционирования психической деятельности, обучить способами эффективного управления личным составом, вариантами учебно-воспитательной работы [9].

Второй блок программы посвящен индивидуальной и групповой работе с пилотами, которая базируется в первую очередь на работе в рамках когнитивно-поведенческого подхода, что, в тоже время, является одновременно и обучающим процессом по переживанию нового личностного опыта у военнослужащего [9].

Для снижения нервно-психического напряжения наиболее целесообразным представляется метод пассивной релаксации с элементами суггестивного внушения при помощи фоновой музыки. Подобная работа может проводиться в рамках индивидуальной и групповой работы. В качестве альтернативы можно использовать применение дыхательных упражнений, аутотренинг, а также техники нервно-мышечной релаксации по Джекобсону. Весь курс занятий должен занимать 6-15 занятий продолжительностью до 1,5 часов [20].

В авиационной медицине и военной психологии выявлено более трех десятков различных психических состояний, которые могут возникнуть у летного экипажа в процессе работы. Например, такие явления, как гипоксия, декомпрессионные расстройства, дремота, иллюзии, конфликты в экипаже, возникающие на базе нарушенного взаимодействия, нарушение работоспособности какого-либо из анализаторов, потеря пилотажной и навигационной ориентировок, феномены недоверия, неверной психической установки и так далее [24].

Психическое состояние можно объяснить как определенное проявление взаимодействия психических процессов, например, внимания, мышления, волевых процессов, эмоции в ходе полета. Однако в некоторых условиях возможно формирование таких психических состояний, которые негативно влияют на осуществление профессиональной деятельности, приводят к ошибкам. Подобные ситуации получили название «трудные».

Одно из них – доминантное состояние, которое можно описать как определенная доминирующая идея, прочно установленная в сознании. Доминантное состояние негативно влияет на переключение внимание летчика на ту задачу, которую следует решить в определенный момент обстановки полета.

Причины возникновения доминантного состояния могут быть любые, связанные как с профессиональной сферой, так и с изменениями или проблемами в личной или семейной жизни.

Негативным последствием доминантных состояний может стать и такое явление, как чрезмерная психологическая установка на полет.

Например, сама по себе психологическая установка перед началом какой-либо деятельности необходима, так как мотивирует организм на выполнение выбранной деятельности, однако в том случае, если эта психологическая установка начинает доминировать в мышлении, может нарушиться привычный образ жизни, например, в виде беспокойного сна, что приводит к неготовности его к предстоящей деятельности [39].

Для профилактики доминантных состояний следует [33]:

- 1) Понимать этиологию и патогенез данных состояний;
- 2) Уметь сознательно переключать свое внимание как с посторонних мыслей на профессиональную деятельность, так и наоборот – уметь своевременно переключаться на отдых;
- 3) Рационально распределять обязанности при выполнении боевой задачи таким образом, чтобы каждый участник мог взаимно контролировать другого;
- 4) Не допускать возникновения тех ситуаций, которые были бы слишком сложными для текущего уровня профессионализма летного экипажа.

Важнейшей особенностью профессиональной деятельности военного психолога с командирами частей авиации является диагностика и выделение тех психологических особенностей, которые необходимы для выполнения

профессиональной деятельности в различных полетных заданиях, которые, зачастую, имеют свои особенности.

Так, например, полеты на малой высоте отличаются большей сложностью по сравнению с полетами на большой высоте в связи с трудностями ведения визуальной ориентировки объектов из-за высокой скорости и ограниченной видимости. В то время как полеты на большой высоте отличаются другими сложностями: дискомфорт, вызванный трудностью дыхания под избыточным давлением, снижением возможностей маневрирования самолета, повышенные требования к координации управляющих движений и ориентировка только по приборам [31].

Таким образом, можно выделить следующие задачи психолога в военной авиации:

1) Анализ результатов профессиональной психологической диагностики, документов с целью проведения отбора и оценивание сложностей, которые могут возникнуть у курсантов и летного состава в процессе боевой подготовки;

2) Изучение индивидуально-психологических качеств летного состава через проведение беседы и долгосрочного наблюдения с целью ранней диагностики лиц «группы риска»;

3) Формирование рекомендаций командованию, функциональным руководителям с проведением обучения базового понимания функционирования психических функций;

4) Проведение психокоррекционных мероприятий с теми членами летного состава, кто испытывает различные трудности психологического генеза;

5) Разработка рекомендаций командованию по повышению психологической компетентности, развитию профессионально важных качеств, необходимых для успешного выполнения профессиональной деятельности;

6) Разработка предложений по укомплектованию экипажей;

7) Разработка и применение рекомендаций по направлениям профессионального роста летного состава с учетом диагностированных ранее психологических характеристик.

Выводы по первой главе

1) Профессиональное выгорание – это синдром, который возникает в результате продолжительного выполнения рутинной деятельности и воздействия стрессов различного генеза. Наиболее ранимыми к данному синдрому являются трудоголики, интроверты, конфликтные люди, жители крупных городов, люди предпенсионного возраста, а также сотрудники, которые в силу объективных обстоятельств не могут полноценно выполнять весь спектр деятельности.

2) Профессиональный военный летчик – это сложная личность, которая отличается развитым самоконтролем, ориентацией на правильность и безошибочность выполнения до конца поставленных задач и требований, умеющая успешно контролировать собственные эмоции и поведение.

3) К особенностям профессиональной деятельности пилотов военной авиации можно отнести уверенность в собственных силах и техническом состоянии транспорта, метеорологические условия и время суток, содержание конкретно поставленной задачи и возможности к нему подготовиться, анализ допущенных ошибок, обратная связь от эксперта в процессе учебы, взаимоотношения с коллегами по службе, а также особенности коммуникации с родственниками.

4) Успешная адаптация военного летчика в коллективе способствует повышению вероятности выполнения профессиональной деятельности на высоком уровне.

5) Работа военного психолога в авиации связана с психодиагностикой психологических особенностей экипажа, психопрофилактикой различных психических состояний.

Глава 2. Результаты экспериментального исследования особенностей профессионального выгорания офицеров летной эскадрильи

2.1. Организация и методы исследования

Экспериментальное исследование проводилось на базе Филиала №4 федерального государственного бюджетного учреждения «426 военный госпиталь» Министерства обороны Российской Федерации.

Целью исследования является выявление особенностей профессионального выгорания офицеров летной эскадрильи и основных психологических условий, влияющих на его формирование и развитие.

В соответствии с целью были определены задачи констатирующего эксперимента:

1. На основе изучения теоретико-методологических основ профессионального выгорания и особенностей профессиональной деятельности определить методы исследования;

2. Сформировать экспериментальную группу;

3. Провести констатирующий эксперимент;

4. Выявить и систематизировать основные психологические условия, влияющие на формирование, развитие профессионального выгорания и его последствия;

5. Проанализировать и оформить результаты проведенного исследования.

Исследование проводилось в несколько этапов.

На первом этапе был проведен теоретический анализ отечественной и зарубежной современной научной литературы по теме исследования. Проведенный анализ позволил сделать обобщения и выводы по результатам этой работы, которые представлены в конце первой главы исследования.

На втором этапе было проведено экспериментальное исследование на базе Филиала №4 федерального государственного бюджетного учреждения

«426 военный госпиталь» Министерства обороны Российской Федерации в городе Сызрань. Одной из задач этого этапа являлся выбор пациентов для проведения исследования. Этот этап осуществлялся следующим образом:

Были спонтанно отобраны 27 пациентов терапевтического отделения. Все они были обследованы методикой дифференциальной диагностики состояний сниженной работоспособности А. Леонова, С. Величковой, опросником на выгорание (МВИ) К. Маслач и С. Джексона в адаптации Н.Е. Водопьяновой, методикой «Мое отношение к работе» К. Маслач и М. Лейтера.

На этом этапе исследование проводилось в течении нескольких дней.

На третьем этапе была проведена обработка полученных результатов, проводилась статистическая обработка полученных результатов.

На четвертом этапе осуществили анализ полученных результатов и была проведена интерпретация результатов исследования.

На пятом этапе была разработана программа по профилактике профессионального выгорания офицеров летной эскадрильи.

В ходе исследования были использованы следующие методы:

1. Теоретический анализ научной литературы по проблеме профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи;

2. Психодиагностические методы:

- Методика дифференциальной диагностики состояний сниженной работоспособности А. Леонова, С. Величковой;

Цель – диагностика состояния сниженной работоспособности.

Ответы испытуемых распределяются по четырехбалльным шкалам, которые позволяют определить степени выраженности симптомов следующих состояний психики:

Монотония, то есть такое сниженное или утомленное состояние сознательного контроля, которое появляется при выполнении однообразной или стереотипной работой, состоящей из простых действий, при этом у личности возникает скука, сонливость и стремление поменять выполняемую деятельность;

Психическое пресыщение – это такое состояние психики, которое выражается в активном нежелании выполнять неинтересную или скучную деятельность, стремлении прекратить выполняемую работу или внести хоть какое-то разнообразие в деятельность;

Напряженность – такое состояние психики, которое заключается в усиленном использовании психологических и энергетических ресурсов, формируемое в ответ на повышение сложности или субъективной значимости деятельности, с преобладанием мотивации на преодоление возникающих сложностей;

Утомление – такое состояние утомления психики, которое возникает из-за длительной и интенсивной нагрузки, представляющей закономерный итог рабочей деятельности.

- Опросник на выгорание (МВИ) К. Маслач и С. Джексона в адаптации Н.Е. Водопьяновой;

Цель – диагностика уровня профессионального выгорания.

Данная методика состоит из 3 шкал: эмоциональное истощение, деперсонализация и редукция личных достижений. Чем больше сумма баллов по первым двум шкалам, тем большее проявляются различные стороны профессионального выгорания, так и наоборот.

- Методика «Мое отношение к работе» К. Маслач и М. Лейтера;

Цель - выявление групп отношений, которые влияют на формирование профессионального выгорания.

Опросник позволяет диагностировать профессиональное отношение по 6 шкалам.

Первая шкала – рабочая нагрузка, связана с объемом работы, темпа работы и рабочих требований. Данный фактор позволяет оценить состояние дел за последние полгода и ожидание сотрудником того, как будет развиваться рабочий процесс в ближайшем будущем.

Вторая шкала – принятие решений, посвящена процессу принятия решений, в том числе в определении полномочий в отношении принятия решений, объема власти и способности сотрудника на самостоятельность в целом.

Третья шкала – вознаграждение, которая позволяет диагностировать наличие или отсутствие должного поощрения как результат проводимой работы

Четвертая шкала – рабочий коллектив, позволяющая диагностировать социальное рабочее окружение сотрудника и его отношение к коллегам.

Пятая шкала – справедливость – оценивает то, насколько сотрудник считает отношение к себе справедливым и уважительным со стороны коллег, а также определить его личное отношение к другим людям.

Шестая шкала – ценности – позволяющая отразить то, насколько совпадают ценности сотрудника и ценности его компании.

Результаты выполнения данной методики фиксировались на протоколы и сверялись с ключом методики.

3. Методы математической обработки данных:

- анализ первичных данных;
- сравнительный и корреляционный анализ.

Математико-статистическая обработка данных проводилась с помощью компьютерной программы SPSS 2010.

Описание выборки:

В результате тестирования 10 пациентов с диагностированными чертами эмоционального выгорания были распределены в основную экспериментальную группу исследования. Средний возраст пациентов – 35±5 лет. Длительность службы – от 5 до 15 лет. В качестве контрольной группы были отобраны 10 пациентов схожего возраста и длительности службы, у которых не были диагностированы черты эмоционального выгорания. 7 пациентов, принимавших участие в данном эксперименте, имели меньший срок службы, соответственно, не подходили под рамки нашего исследования.

Для обработки результатов исследования были использованы следующие методы математической статистики: U-критерий Манна-Уитни, коэффициент ранговой корреляции Спирмена.

U-критерий Манна-Уитни определяет, достаточно ли мала зона перекрывающихся значений между двумя рядами. Чем меньше область перекрывающихся значений, тем более вероятно, что различия достоверны. Эмпирическое значение критерия U отражает то, насколько велика зона совпадения между рядами. Поэтому, чем меньше $U_{\text{эмп.}}$, тем более вероятно, что различия достоверны.

Критерий Манна-Уитни определяется по формуле:

$$U = (n_1 \times n_2) + \frac{n_x \times (n_x + 1)}{2} - T_x,$$

где n_1 – количество испытуемых в выборке 1, n_2 – количество испытуемых в выборке 2, T_x – большая из двух ранговых сумм, n_x – количество испытуемых в группе с большей суммой рангов.

Корреляция осуществлялась при помощи коэффициента ранговой корреляции Спирмена. Это непараметрический метод, который используется с целью статистического изучения связи между явлениями. В этом случае определяется фактическая степень параллелизма между двумя количественными рядами изучаемых признаков и дается оценка тесноты установленной связи с помощью количественно выраженного коэффициента.

Для подсчета критерия нами была использована программа статистической обработки данных SPSS-2010.

2.2 Результаты экспериментального исследования особенностей профессионального выгорания офицеров летной эскадрильи

Результаты исследования особенностей профессионального выгорания при помощи опросника выгорания К. Маслач представлены в таблице 1 и рисунке 1.

Таблица 1- Особенности профессионального выгорания (опросник К. Маслач)

Критерий	Основная группа n=10	Группа сравнения n=10	U	p
Эмоциональное истощение	43,1	30,3	0	0,001*
Деперсонализация	24,7	16,8	0	0,001*
Редукция проф. достижений	36,8	23,9	0	0,001*

*-достоверные различия при $p \leq 0,05$

Выявлены значимые различия по шкалам «эмоциональное истощение», «деперсонализация», «редукция профессиональных достижений» ($U=0$, при $p=0,001$).

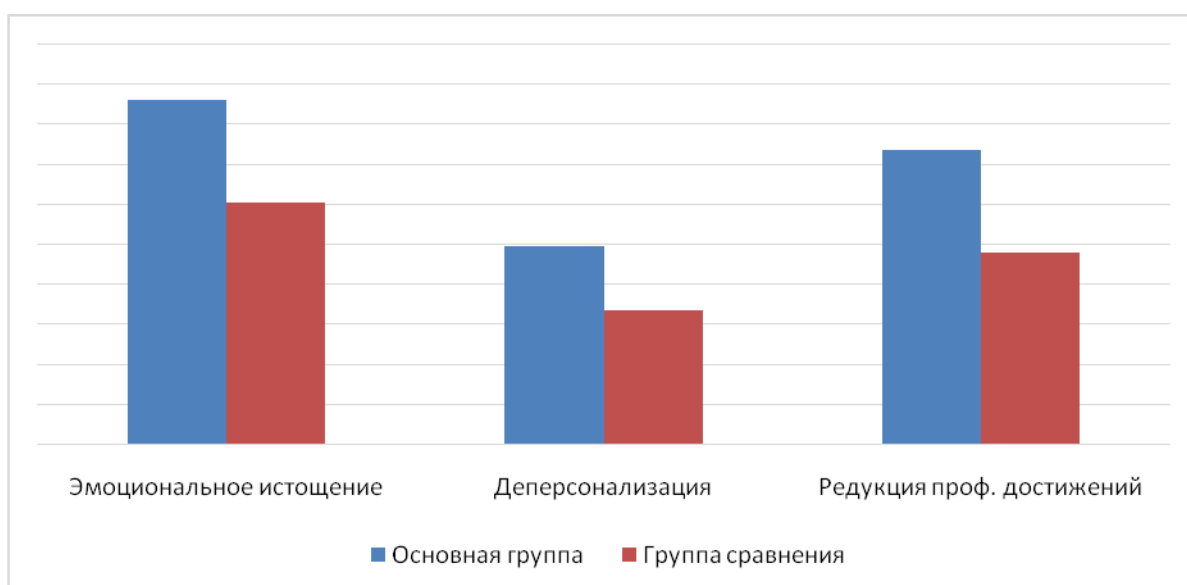


Рисунок 1- Результаты опросника выгорания К. Маслач

Результаты исследования при помощи опросника выгорания К. Маслач свидетельствуют о том, что обследуемые офицеры летной эскадрильи по сравнению с контрольной группой испытывают более высокое эмоциональное истощение, ощущение деперсонализации, обезличенности и чувства редукции профессиональных достижений.

Высокое эмоциональное истощение проявляется в переживаниях сниженного эмоционального тонуса, повышенной психической истощаемости и аффективной лабильности, утраты интереса и позитивных чувств к окружающим, ощущении «пресыщенности» работой, неудовлетворенностью жизнью в целом

Деперсонализация проявляется в эмоциональном отстранении и безразличии, формальном выполнении профессиональных обязанностей без личностной включенности и сопереживания, а в отдельных случаях – в негативизме и циничном отношении. На поведенческом уровне «деперсонализация» проявляется в высокомерном поведении, использовании профессионального сленга, юмора, ярлыков.

Редукция профессиональных достижений отражает степень удовлетворенности летчика собой как личностью и как профессионалом. Неудовлетворительное значение этого показателя отражает тенденцию к негативной оценке своей компетентности и продуктивности и, как следствие, - снижение профессиональной мотивации, нарастание негативизма в отношении служебных обязанностей, тенденцию к снятию с себя ответственности, к изоляции от окружающих, отстраненность и неучастие, избегание работы сначала психологически, а затем физически.

Сочетание высокого эмоционального истощения и деперсонализации накладывает свой отпечаток и на общение с коллегами. Так, например, происходит формирование особых, деструктивных взаимоотношений с окружающими людьми, что в конечном итоге негативно влияет на взаимодействие летчика с данными личностными особенностями с остальными членами экипажа, затрудняет его интеграцию в команду и, в конечном итоге, приводит к

вынужденному отстранению от выполнения боевых вылетов, что становится одним из факторов возникновения профессионального выгорания и повышения уровня неудовлетворенности не только выполняемой работой, но и вышестоящим командованием. Включение подобного «выгоревшего» летчика в экипаж может привести к непредсказуемым последствиям ввиду высокой вероятности возникновения конфликтных ситуаций в процессе выполнения боевого вылета и открытого неповиновения поставленным приказам.

Для выявления факторов, влияющих на развитие профессионального выгорания, была использована методика «Мое отношение к работе», данные которой представлены в таблице 2 и рисунке 2.

Таблица 2 - Особенности отношения к работе (Опросник «Мое отношение к работе» К. Маслач, М. Лейтер)

Критерий	Основная группа n=10	Группа сравнения n=10	U	p
Рабочая нагрузка	16,8	8,2	0	0,001**
Принятия решений	14,9	8,3	0	0,001**
Вознаграждение	16,8	9,2	0	0,001**
Рабочий коллектив	15,1	8,4	0	0,001**
Справедливость	15,6	8,7	0	0,001**
Ценности	15,7	9,6	0	0,001**
** - достоверные различия при $p \leq 0,001$				

По данным методики «Мое отношение к работе» выявлены значимые различия среди факторов отношений эмоционального выгорания между группой офицеров летной эскадрильи с профессиональным выгоранием и группой сравнения по шкалам «рабочая нагрузка», «принятие решений», «вознаграждение», «рабочий коллектив», «справедливость», «ценности» (U=0, при p=0,001).

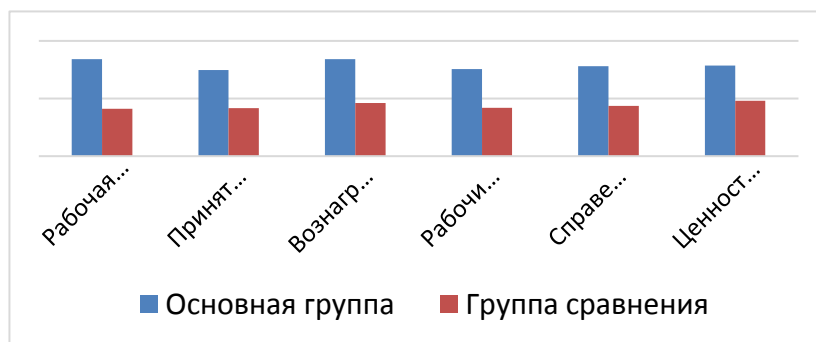


Рисунок 2 - Результаты опросника «Мое отношение к работе»

Высокие показатели по шкале «рабочая нагрузка» свидетельствуют о том, что офицеры летной эскадрильи оценивают свою рабочую нагрузку как излишне высокую и несправедливую, что негативно влияет на оценку собственного эмоционального отношения к работе.

Высокие показатели по шкале «принятие решений» свидетельствуют в группе офицеров летной эскадрильи о чрезмерности требований, предъявляемых к принятию решений по работе, а также невозможности взаимодействия с коллегами по работе по причине высокой нагрузки.

Высокие показатели в основной группе по сравнению с группой сравнения позволяют говорить, что обследуемые в основной группе субъективно оценивают свою службу как несоответствующую ожидаемым зарплатам и премиям, невозможную для дальнейшего карьерного роста.

Высокие показатели в группе офицеров летной эскадрильи по шкале «рабочий коллектив» позволяют говорить о том, что обследуемые недовольны своими коллегами, предпочитают уединение дружеским посиделкам с коллегами.

Высокие показатели по шкалам «справедливость» и «ценности» свидетельствуют о том, что служба в военной авиации становится несправедливой и безразличной для офицеров спустя время.

Высокие показатели по шкале «ценности» свидетельствуют о том, что офицеры летной эскадрильи с эмоциональным выгоранием считают, что ценности руководства и всего коллектива не совпадают с ценностями самого офицера, что проявляется, например, в снижении степени приверженности к миссии, поставленной перед летной эскадрильей, снижении собственного вклада в организацию рабочего процесса на должном уровне.

Полученные результаты по данной методике позволяют говорить о том, что офицеры летной эскадрильи в процессе прохождения военной службы претерпевают различные изменения в своем отношении к работе, например, в оценке рабочей нагрузки, справедливости вознаграждения за собственный труд, взаимоотношения с коллегами и так далее. На наш взгляд, это связано с тем, что в первые месяцы службы после обучения летчики испытывают своеобразное чувство эйфории в сочетании с высоким энтузиазмом от самой принадлежности к военной авиации, которое, тем не менее, с течением времени сменяется более пессимистичной оценкой окружающего, что еще более усугубляется в том случае, если летчик по субъективным или объективным обстоятельствам не может выполнять боевые вылеты и вынужден заниматься бумажной работой.

Результаты исследования доминирующих психических состояний в работе при помощи опросника «ДОРС» в основной группе и группе сравнения представлены в таблице и рисунке 3.

Таблица 3 - Доминирующие рабочие состояния (опросник «ДОРС»)

Критерий	Основная группа n=10	Группа сравнения n=10	U	p
Утомление	28,8	16	0	0,001*
Монотония	27,3	15,4	0	0,001*
Пресыщение	27,8	12,4	0	0,001*
Стресс	27,4	16	0	0,001*
*- достоверные различия при $p \leq 0,05$				

Выявлены значимые различия по шкалам «утомление», «монотония», «пресыщение», «стресс» ($U=0$, при $p=0,001$).

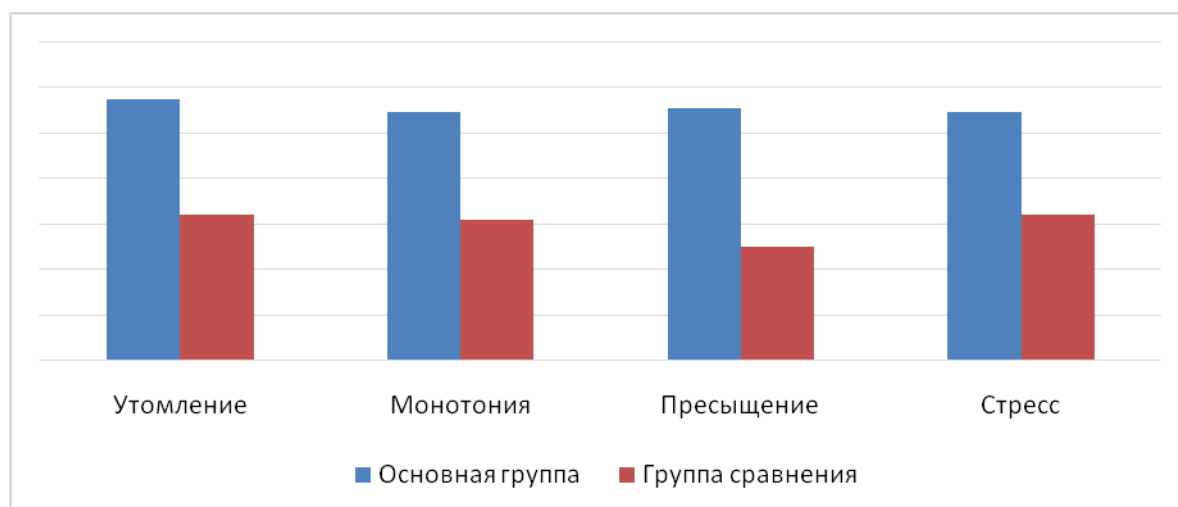


Рисунок 3 - Доминирующие рабочие состояния (опросник «ДОРС»)

Согласно дифференциальной диагностике состояний сниженной работоспособности в основной группе по сравнению с группой сравнения выявлены более высокие показатели утомления, что негативно влияет на успешность выполняемой деятельности, высокий уровень стресса способствует возникновению сложностей, формированию состояния сниженного сознательного контроля за исполнением деятельности, а также неприятия слишком простой и субъективно неинтересной или малоосмысленной деятельности, которое проявляется в выраженном стремлении прекратить работу (отказ от деятельности).

Таким образом, в процессе эмпирического исследования были выявлены личностные особенности офицеров летной эскадрильи, которые способствуют возникновению профессионального выгорания, а именно, первое, неадекватная оценка отношения к работе, проявляемая в виде оценки всей деятельности как незаслуженно несправедливой и необычайно тяжелой, второе, высокое эмоциональное истощение, ощущение деперсонализации и процесс редукции профессиональных достижений, третье – высокий уровень стресса, утомляемости, усталости от работы и оценки выполняемой работы как монотонной и однообразной.

Для подтверждения исходной гипотезы нами был использован коэффициент ранговой корреляции Спирмена, позволяющий определить наличие зависимости между определенными показателями в группе. В результате корреляционного анализа получены следующие значимые взаимосвязи:

Фактор «утомление» прямо взаимосвязан со шкалой «ценности» ($r_s=0,667$, при $p \leq 0,05$), то есть чем выше субъективное ощущение физического и психического утомления, тем больше разнится оценка соответствия собственных ценностей и ценностей компании;

Фактор «стресс» прямо взаимосвязан с фактором «деперсонализация» ($r_s=0,689$, при $p \leq 0,05$), то есть чем ярче мобилизация психологических и энергетических ресурсов, развивающаяся в ответ на повышение сложности или субъективной значимости деятельности, чем выше эмоциональное отстранение и безразличие, формальное выполнение профессиональных обязанностей без личностной включенности и сопереживания;

Фактор «редукция профессиональных достижений» прямо взаимосвязан с фактором «ценности» ($r_s=0,693$, при $p \leq 0,05$), то есть чем выше тенденция к негативной оценке своей компетентности и продуктивности и, как следствие, снижение профессиональной мотивации, нарастание негативизма в отношении служебных обязанностей, тем ярче проявляется безразличие к выполняемой работе.

Таким образом, результаты корреляционного анализа позволяют говорить о наличии определенных взаимосвязей между факторами возникновения профессионального выгорания.

2.3 Программа психологической профилактики профессионального выгорания офицеров летной эскадрильи

Одной из основных задач военного психолога является поддержание психологического состояния представителей военной авиации на должном оптимальном уровне, что проявляется, например, в оказании психологиче-

ской профилактической помощи членам экипажей для предупреждения профессионального выгорания, которое влияет на профессионализм и успешность выполнения поставленных задач.

Актуальность этой программы заключается в том, что профессия военного летчика считается стрессогенной, что требует от него больших резервов самообладания. Наиважнейшей психологической проблемой является эмоциональная саморегуляция. Для решения проблемы надо организовать работу, направленную на сохранение психического здоровья.

Цель программы: обучить офицеров летной эскадрильи способам психологической саморегуляции для профилактики и преодоления профессионального выгорания.

Задачи:

1. Повышение теоретической осведомленности офицеров по вопросам стресса, способов совладания с ним, понятию профессионального выгорания, методикам самодиагностики, конструктивным стратегиям поведения в конфликтах;

2. Научить офицеров летной эскадрильи применению психотехнических способов саморегуляции с целью борьбы с негативными эмоциональными состояниями;

3. Мотивировать офицеров летной эскадрильи к своему самосовершенствованию в профессиональной сфере, с помощью снятия тревожности и повышения личной самооценки;

4. Использовать меры по улучшению межличностных взаимоотношений в коллективе летчиков, снизить проявления конфликтности и агрессивности.

Период реализации программы: продолжительность данной программы 24 ч. Занятия проводятся 1 раз в неделю; длительность каждого занятия составляет 2 – 4 академических часа с одним или двумя перерывами по 15 минут. Количество участников в группе 7-10 чел.

Условия проведения: организация занятий осуществляется в групповой форме. Как правило, практические занятия проводятся под музыкальное сопровождение, что позволяет снять психологические барьеры, мышечно-двигательные зажимы, улучшить настроение.

Материально-техническое обеспечение:

- Комната площадью не менее 20 м².
- Стулья и столы в зависимости от количества участников занятия.
- Напольное покрытие должно быть ковровое, с целью выполнения упражнений на релаксацию.
- Ноутбук, колонки.
- Интерактивная доска, проектор
- Ручки шариковые, бумага белая по количеству участников занятия.

Участники программы: 10 пациентов-офицеров летной эскадрильи с диагностированными чертами эмоционального выгорания, находящиеся на лечении в терапевтическом отделении филиала №4 федерального государственного бюджетного учреждения «426 военный госпиталь» Министерства обороны Российской Федерации, г. Сызрань.

Разработанная программа, представленная в Таблице 4, предусматривает психологическое обучение пациентов в рамках проведения лекционных и практических занятий по темам теории стресса, способах борьбы со ним и конфликтами, самодиагностики профессионального выгорания, конструктивных способах поведения в конфликте, повышению коммуникативной компетентности, способам и методам аутотренингов и саморегуляции. Работа в данной программе была направлена на формирование и совершенствование навыков психологической адаптации, навыков саморегуляции, построение оптимальных способов взаимодействия и взаимоотношений с коллегами и руководителями, а также формирование у пациентов потребности в психологических знаниях и стремления использовать их в реальной деятельности.

Для устранения нервно-психического напряжения нами было проведено обучение методам пассивной релаксации. Данная форма психотерапевти-

ческого воздействия может проводиться как индивидуально, так и в группе. Для фонового сопровождения были использованы звуки природы, в частности, звуки дождя и морского берега.

Помимо этого, в целях снижения нервно-психического напряжения мы проводили обучающие курсы аутотренинга при помощи техник «квадратное дыхание», «мышечная релаксация по Джекобсону», аутогенные тренировки по Шульцу, пассивная мышечная релаксация, а также саморегуляции - мы применяли техники «Релаксация», «Храм тишины», «Маяк». Данные занятия проводились групповым методом, они занимали от 60 до 90 минут по продолжительности. В процессе проведенных курсов были предоставлены ответы на возникающие вопросы, а также комментарии по поводу выполняемых упражнений.

В рамках индивидуальной работы обсуждались различные способы разрешения внутриличностных конфликтов, например, ведение личного дневника, повторение позитивных установок.

Предполагаемые результаты:

1. Повышение теоретической осведомленности офицеров по вопросам стресса, способов совладания с ним, понятию профессионального выгорания, методикам самодиагностики, конструктивным стратегиям поведения в конфликтах.
2. Обучение офицеров приемам саморегуляции и аутотренинга.
3. Повышение у офицеров стрессоустойчивость, самооценку, работоспособность, снизить уровень тревожности и эмоциональной напряженности.
4. Снижение проявления агрессии и конфликтности в среде военных летчиков.

Таблица 4 - Программа психологической профилактики профессионального выгорания офицерского состава летной эскадрильи.

№ п/п	Тема занятия	Цель занятия	Ход занятия	Кол-во ч.
1.	«Стресс. Виды стресса. Способы борьбы со стрессом»	Сформировать у слушателей представление о понятии стресс и способах борьбы с ним	1. Знакомство 2. Введение в занятие 3. Теоретический блок 4. Дискуссия по вопросу выбора наиболее эффективного способа совладания со стрессом 5. Заключение	2
2.	«Профессиональное выгорание: причины возникновения»	1. Сформировать у слушателей представление о понятии профессиональное выгорание 2. Самодиагностика СПВ	1. Введение в занятие 2. Мозговой штурм – что такое СПВ? 3. Теоретический блок 4. Практические блок-самодиагностика СПВ (психолог вслух зачитывает утверждения, слушатели отмечают в своей рабочей тетради согласие/несогласие с данным высказыванием). 5. Обсуждение результатов 6. Заключение	2

3.	«Методы профилактики синдрома профессионального выгорания»	Ознакомить слушателей со способами и методами профилактики СПВ	<p>1. Введение в занятие</p> <p>2. Теоретический блок</p> <p>3. Практический блок: Круглый стол по теме профилактики профессионального выгорания</p> <p>4. Заключение</p>	4
4.	«Коммуникативная компетентность»	<p>1. Изучение понятий «вербальное» и «невербальное» общение.</p> <p>3. Выработка навыков эффективного взаимодействия в профессиональной деятельности</p>	<p>1. Введение</p> <p>2. Мозговой штурм: вербальное и невербальное общение</p> <p>3. Теоретический блок</p> <p>4. Практический блок: Упражнение «Заверши предложение» (цель – научить участников быть более внимательными к словам собеседника) Упражнение «Знаменитость» (цель – научить участников быть внимательными к невербальным знакам, решать проблему с помощью уточняющих вопросов.)</p> <p>5. Обсуждение результатов</p> <p>6. Заключение</p>	4

5.	Конструктивное поведение в конфликтных ситуациях	Познакомить слушателей с конструктивным и деструктивным поведением в конфликтных ситуациях; научить конструктивному поведению в коллективе.	<p>1. Введение</p> <p>2. Теоретический блок</p> <p>3. Практический блок: Ролевая игра «Распределение сердец». (цель – обучить слушателей спокойно, но аргументированно доказывать свою правоту)</p> <p>4. Обсуждение результатов</p> <p>5. Заключение</p>	4
6.	«Саморегуляция и ауто-тренинг»	Раскрыть понятия «ауто-тренинг» и «саморегуляция»	<p>1. Введение в занятие</p> <p>2. Теоретический блок</p> <p>3. Практический блок: обучение базовым упражнениям ауто-тренинга (АТ по Шульцу, «квадратное дыхание», мышечная релаксация по Джекобсону, пассивная мышечная релаксация), приемам саморегуляции («Релаксация», «Храм тишины», «Маяк»).</p> <p>4. Обсуждение результатов</p> <p>5. Заключение</p>	4

7.	Заключительное занятие	Подведение итогов, обобщение знаний	1. Введение 2. Диагностика по методикам, Примененным для отбора пациентов в экспериментальную группу 3. Оглашение полученных результатов 4. Обсуждение, подведение итогов 5. Пожелания и предложение участников программы 6. Групповое фото	4
	Итого			24 ч.

После проведенных индивидуальных и групповых занятий участники отметили повышение настроения, снижение тревожности и усталости, появление стремления к продолжению профессиональной деятельности, а также выражали благодарность из-за полученных техник снижения стресса и тревожности.

Выводы по второй главе

1) В процессе эмпирического исследования были выявлены личностные особенности офицеров летной эскадрильи, которые способствуют возникновению профессионального выгорания, а именно, первое, неадекватная оценка отношения к работе, проявляемая в виде оценки всей деятельности

как незаслуженно несправедливой и необычайно тяжелой, второе, высокое эмоциональное истощение, ощущение деперсонализации и процесс редукции профессиональных достижений, третье – высокий уровень стресса, утомляемости, усталости от работы и оценки выполняемой работы как монотонной и однообразной;

2) Результаты корреляционного анализа позволяют говорить о наличии определенных взаимосвязей между доминирующими психическими состояниями, отношением к работе и степенью профессионального выгорания.

3) Разработанная нами программа психопрофилактики профессионального выгорания офицеров летной эскадрильи позволяет обучить офицеров летной эскадрильи способам психологической саморегуляции для профилактики и преодоления профессионального выгорания.

Заключение

Возникающие перед летным составом сложности, без сомнения, оказывают негативное влияние, в том числе и на эмоциональную составляющую личности пилота. Так, например, не исключено возникновение пессимистичных мыслей, отсутствие видимого признания собственных успехов со стороны начальства приводит к возникновению «синдрома троечника», когда работа выполняется на минимальном допустимом уровне. Хроническая напряженность, связанная с ощущением сомнения в способности выполнять работу на исключительно высоком уровне приводит к апатии, высокой раздражительности и, в конечном итоге, к профессиональному выгоранию.

Целью нашей работы было исследование факторов возникновения профессионального выгорания у офицеров летной эскадрильи и разработка на основе выявленных факторов программы психокоррекции.

В результате анализа полученных данных в экспериментальной и контрольных группах сравнения были выявлены достоверные различия по всем исследуемым шкалам, что позволяет говорить о том, что офицеры летной эскадрильи с высокими показателями профессионального выгорания нуждаются в психологической помощи и находятся в группе риска развития негативных психических состояний и снижения продуктивности профессиональной деятельности.

В процессе проведенного корреляционного анализа нами была выявлена прямая взаимосвязь между отдельными показателями профессионального выгорания и личностными особенностями, связанными с доминированием определенных негативных психических состояний и отношением к работе. Все это позволяет сделать прогноз о взаимосвязи исследуемых факторов друг с другом.

Анализ выявленных психологических факторов профессионального выгорания позволил выработать специализированную программу психопрофилактики, направленную на улучшение психоэмоционального состояния

офицеров летной эскадрильи и обучению их адекватному отношению к работе и позитивному ориентиру на эмоциональное спокойствие, что, в конечном итоге, позволит избежать негативных последствий такой сложной и ответственной работы как пилотирование военной техники.

При выполнении данной выпускной квалификационной работы была подтверждена сформулированная гипотеза исследования о том, что профессиональное выгорание офицеров летного состава определяется доминирующим длительным состоянием утомления и стресса, обесцениванием профессиональных достижений, обусловленное снижением ценности своей профессии и неудовлетворенностью работой.

Список используемой литературы

1. Антипина, У.Д. Синдром профессионального выгорания / У.Д. Антипина, С.Н. Алексеева, Г.П. Антипин, С.В. Протоdjяконов // Вестник Северо-Восточного федерального университета им. М.К. Аммосова. - 2017. - №1 (6). – С. 35-39.
2. Арон, И.С. Методы психологического сопровождения профессионального самоопределения / И.С. Арон // Психологическая наука и образование. - 2018. - № 2. – С. 23-27.
3. Березенцева, Е.А. Профессиональный стресс как источник профессионального выгорания / Е.А. Березенцева // Управление образованием: теория и практика. - 2017. - № 4 (16). – С. 22-28.
4. Блинков, А.Н. Профессиональное выгорание как следствие дефицита профессиональной готовности (на основе анализа научной литературы) / А.Н. Блинков, О.И. Лебединцева // Акмеология. - 2018. - №1. – С. 54-57.
5. Бодров, В.А. Психология профессиональной пригодности. Учебное пособие для вузов / В.А. Бодров. – М. ПЕР СЭ, 2018. – 511 с.
6. Бойко, И.М. Психологические особенности летчиков истребительной авиации Европейского Севера России / И.М. Бойко, С.В. Маруняк, И.Г. Мосягин // Экология человека. - 2019. - №2. – с. 34-39.
7. Боровик, Л.Л. Влияние физической подготовки на развитие профессиональных качеств летного состава / Л.Л. Боровик, М.Ю. Калмыков, Ю.П. Тренин // Мир науки. Педагогика и психология. - 2019. - №1. – с. 74-80.
8. Василюк, Ф.Е. Типология переживания различных критических ситуаций / Ф.Е. Василюк // Психологический журнал. - 2016. - № 5. – с. 71-79.
9. Волошина, И.А. Психологическая поддержка военнослужащих и граждан, уволенных с военной службы / И.А. Волошина, Л.Г. Жидунова, И.В. Кузнецова. – М., 2011. - 118 с.
10. Голованов, Ю.Н. Оценка и формирование психологической готовности сотрудников специальных подразделений МВД России к деятельности

в экстремальных ситуациях: Автореф. дис. ...канд. психол. наук / Ю.Н. Голованов. - СПб, 2019. – 19 с.

11. Дружинин, В.Н. Психология: учебник для гуманитарных вузов / В.Н. Дружинин. - СПб.: Питер, 2011. - 656 с.

12. Дубяга, В.Ф. Формирование психологической готовности воина оперативных частей внутренних войск МВД России к деятельности по охране общественного порядка: Автореф. дис. ...канд. психол. наук / В.Ф. Дубяга. - М., 2018. – 16 с.

13. Дьяченко, М.И. Психологические проблемы готовности к деятельности / М.И. Дьяченко, Л.А. Кандыбович. - Минск, 2018. – 340 с.

14. Забиров, Р.В. Адаптация членов экипажа армейской авиации в процессе профессионального становления / Р.В. Забиров // КПЖ. - 2017. - № 4. – с. 34-39.

15. Кобрянова, И.В. Организация медико-психологической реабилитации военнослужащих летного состава авиации ВС РФ / И.В. Кобрянова, А.А. Благинин, Т.В. Самбукова. – М., 2018. – 170 с.

16. Коломиец, А.И. Профессиональное выгорание на рабочем месте / А.И. Коломиец // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. - 2016. - № 1. – с. 23-31.

17. Крамаренко, С.М. В небе двух войн / С.М. Крамаренко. - М: НПП «Дельта», 2017. - 316 с.

18. Лазарев, С.В. Психологическая готовность авиаинженеров к военно-профессиональной деятельности / С.В. Лазарев // Сборник научных статей. - М.: Военный Университет, 2019. - с. 24-28.

19. Лукина, В.С. Взаимосвязь профессионального выгорания и локуса контроля / В.С. Лукина, А.Р. Бурлакова // Педагогика. Психология. Философия. - 2018. - №4 (12). – С. 33-38.

20. Макипов, А.С. О некоторых вопросах психологической подготовки военных летчиков / А.С. Макипов, А.С. Норбаев // Вестник науки и образования. - 2018. - №14-1. – с. 44-48.

21. Мощенко, А.В. Формирование психологической готовности суворовцев к обучению в вузах Вооруженных Сил: Автореф. дис. ...канд. психол. наук / А.В. Мощенко. - М., 2018. – 19 с.
22. Пайнс, Э. Практикум по социальной психологии / Э. Пайнс, К. Маслач. - СПб: Изд-во «Питер», 2018. - 528 с.
23. Пичужкина, Д.Ю. Проблема профессионального выгорания в разных странах / Д.Ю. Пичужкина, Е.С. Смекалова, А.А. Шкунова // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. - 2019. - №7. – с. 76-81.
24. Пономаренко, В.А. Авиация. Человек. Дух / В.А. Пономаренко. - М.: ИП РАН, «Универсум», 2018. - 320 с.
25. Равлык, Р.Ф. Проблемы подготовки летного состава в современных условиях / Р.Ф. Равлык // Военная мысль. – 2009. - № 5. – с. 64-67
26. Самохвал, В.Г. Проблемы возникновения профессиональной деструкции и профессионального выгорания / В.Г. Самохвал // Территория науки. - 2016. - №4. – с. 81 – 87.
27. Сергиенко, А.И. Влияние алкоголя на морально-психологическое состояние летного состава / А.И. Сергиенко // ПНиО. - 2018. - №1. – с. 61 – 68.
28. Сечко, А.В. Роль авиационного психолога в профессионально-психологическом сопровождении процесса боевой подготовки в Военно-Воздушных Силах РФ / А.В. Сечко // Психологическая наука и образование. - 2013. - № 2. - С. 325–338.
29. Столяренко, А.М. Психология бдительности и боевой готовности / А.М. Столяренко. - М., 2016. – 391 с.
30. Суханов, Д.А. Опыт диагностического исследования профессионально значимых качеств пилота гражданской авиации / Д.А. Суханов, Ю.В. Славинская // Вестник науки и образования. - 2017. - №6. – с. 11 – 19.

31. Умняшкина, С.В. Синдром эмоционального выгорания как проблема самоактуализации личности (в сфере помогающих профессий) дис.канд. псих. Наук / С.В. Умняшкина. - Томск, 2011. – 78 с.

32. Федотов, В.В. Взаимоотношения в первичном воинском коллективе и их влияние на эффективность учебно-боевой деятельности: Дис.канд. психол. наук / В.В. Федотов. - М.: ВПА, 2017. – 84 с.

33. Хамдамов, Х.К. Некоторые вопросы психолого-педагогической подготовки современного офицера (в авиационных сферах) / Х.К. Хамдамов, Б.Х. Маматкулов, А.А. Ахаткулов // Проблемы науки. - 2017. - №5 (18). – с. 22 – 29.

34. Чаплинская, Я.И. Профессиональное выгорание как форма отчуждения / Я. И. Чаплинская // Векторы благополучия: экономика и социум. - 2017. - № 4. – с. 51 – 59.

35. Шеремета, Ю.В. Развитие мотивации военно-профессиональной деятельности курсантов ВВУЗов: Автореф. дис. ...канд. психол. наук / Ю.В. Шеремета. - М., 2016. – 19 с.

36. Ширванов, А.А. Факторы профессионального "выгорания" сотрудников МЧС России / А.А. Ширванов, Е.В. Камнева // Научные и образовательные проблемы гражданской защиты. - 2016. - №2. – с. 33-39.

37. Щербакова, Е.А. Личностные особенности военного летчика высокого класса / Е.А. Щербакова // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 3: Педагогика и психология. - 2019. - №2. – с. 44 – 49.

38. Brill, P.L. The need for an operational definition of burnout / P.L. Brill // Family and Community Health. – 2014. - № 6. – с. 12-24.

39. Pines, A. Careeburnout: Cases and cures / A. Pines, E. Aronson // New York: Free Press. - 2017. - с. 9.