УДК 159.923

Юлия Юрьевна Неяскина[1],
кандидат психологических наук, доцент,
Камчатский государственный университет
имени Витуса Беринга
(683032, Россия, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Пограничная 4),
e-mail: neyaskinaju@yandex.ru

Ольга Николаевна Поддубная,
студент,
Камчатский государственный университет
имени Витуса Беринга
(683032, Россия, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Пограничная 4),
e-mail: poddubnaya-74@yandex.ru

Смысловая и событийная наполненность временных компонентов жизненного пути представителей экстремальных профессий (на примере военных лётчиков)

В статье приводится краткое описание профессиональной специфики лётчиков и предпринимается попытка эмпирического исследования смысловой и событийной наполненности жизненного пути представителей военной авиации (лётного и инженерно-технического состава). Отмечается, что труд военного лётчика является одним из наиболее сложных видов профессиональной деятельности военнослужащих ввиду высоких требований к состоянию здоровья, работоспособности и выносливости лётного состава, особых условий, в которых несут службу профессионалы. В ходе эмпирического исследования установлено, что военнослужащие лётного состава демонстрируют эмоциональную вовлечённость в настоящее и стремление получить как можно большее удовольствие от данного момента жизни, воспринимают жизнь как эмоционально насыщенную, наполненную смыслом и событиями. У военнослужащих лётного состава существуют чёткие цели и планы на будущее, которые они пытаются претворить в жизнь. Военнослужащие заблаговременно готовятся к изменениям, связанным с выходом на пенсию, с уверенностью в том, что жизненный сценарий может быть выстроен ими в соответствии с собственными планами и целями. Стремление к саморазвитию и самореализации наполняет жизнь лётчика дополнительным смыслом, придаёт ей ещё большую насыщенность. При этом в настоящий период жизни военнослужащие хотят достичь определённого результата прежде всего в сфере профессиональной деятельности – наиболее актуальной для них в момент «здесь и сейчас». Учитывая специфические (экстремальные) условия, в которых несут службу военные лётчики, главную опору, надёжный тыл и поддержку они видят в своей семье.

Ключевые слова: специфика профессиональной деятельности лётчиков, жизненный путь, прошлое, настоящее, будущее, смысловая и событийная наполненность жизни

Yuliya Yu. Neyaskina[2],
Candidate of Psychology, Associate Professor,
Vitus Bering Kamchatka State University
(4 Pogranichnaya st., Petropavlovsk-Kamchatsky,683032, Russia),
e-mail: neyaskinaju@yandex.ru

Olga N. Poddubnaya,
Student,
Vitus Bering Kamchatka State University
(4 Pogranichnaya st., Petropavlovsk-Kamchatsky, 683032, Russia),
e-mail: poddubnaya-74@yandex.ru

The Sense and Event Fullness of Time Components of Extreme Professions Representatives' Course of Life (the Case of Military Pilots)

The article provides a brief description of the professional specifics of pilots and an empirical study of meaning and fullness of life course of representatives of military aircraft (flight and engineering personnel). It is noted that the work of a military pilot is one of the most difficult

[1] Ю. Ю. Неяскина – основной автор, является координатором исследования, определяет логику проведения исследования и стиль изложения его результатов. Эмпирические данные собраны О. Н. Поддубной.

[2] Yu. Yu. Neyaskina is the main author, the research coordinator, she determines the logic of research and the style of its results writing. O. N. Poddubnaya collected empirical data.

© Ю. Ю. Неяскина, О. Н. Поддубная, 2016

types of professional military activity because of the high requirements to the state of health, performance and endurance of flight personnel and special conditions in which professionals are serving. In the course of empirical research, we found that aircrew soldiers demonstrate emotional involvement in the present and the desire to get most pleasure from this moment of life, to perceive life as emotionally rich, full of meaning and events. In military flight crews there are clear goals and plans for the future that they are trying to implement. The military men prepare in advance for changes related to retirement with confidence that life scenario can be built by them in accordance with their own plans and objectives. The desire for self-development and self-realization fills the pilot's life with additional sense, makes it even more intense. At present, the military men want to achieve a certain result primarily in the sphere of professional activity which is the most relevant for them at the moment, "here and now". Taking into account the specific (extreme) conditions in which military pilots are serving, they see the main and reliable support in their families.

Keywords: specific character of pilots' professional activity, course of life, the past, the present, the future, sense and event fullness of life

Жизненный путь, понимаемый как система событий, значимых для субъекта, имеющих личностный смысл, является одной из наиболее ёмких категорий описания истории индивидуального развития человека. На протяжении всего жизненного пути личность сталкивается с различными событиями, которые могут восприниматься как более или менее яркие, эмоционально окрашенные, интересные, значимые, трагические, «поворотные» и т. п.

С точки зрения событийного подхода анализ развития личности осуществляется в плоскости «прошлое – настоящее – будущее». В соответствии с событийным подходом восприятие человеком времени жизни определяется числом и интенсивностью происходящих в ней событий. Ещё одним критерием развития личности служит наличие или отсутствие смысла жизни, который отражает жизненную концепцию человека, осознанный и обобщённый принцип его жизни, его жизненную цель. Смысловая наполненность жизненного пути личности включает в себя не только будущее и перспективу, но и оценку достигнутого своими силами по важным для личности критериям.

К анализу проблем жизненного пути личности в разное время обращались такие отечественные и зарубежных учёные, как А. Адлер, Э. Берн, Ш. Бюлер, Ж. Нюттен, К. Стайнер, Й. Стюарт, Э. Фромм, Э. Шпрангер, К. Юнг, К. А. Абульханова-Славская, Р. А. Ахмеров, Б. Г. Ананьев, В. Г. Асеев, Я. В. Васильев, Ф. Е. Василюк, Е. И. Головаха, В. Н. Дружинин, В. П. Зинченко, В. И. Ковалев, Л. И. Кравченко, А. А. Кроник, Н. А. Логинова, С. Л. Марков, В. В. Нуркова, С. Л. Рубинштейн и др.

Трудовая деятельность признаётся важным элементом жизненного пути человека. У представителей экстремальных профессий она является особой составляющей жизнедеятельности, в которой все характеристики времени особенно значимы. Известно, что экстремальная ситуация может явиться отправной точкой будущих перемен в убеждениях, образе жизни, стать причиной изменения состояний и чувств, что, в свою очередь, может оказать влияние на построение человеком картины собственной жизни. Кроме того, специфика экстремальных профессий нередко связана с сужением временных рамок активной профессиональной деятельности – досрочным выходом на пенсию. Данное обстоятельство накладывает заметный отпечаток на смысловую и событийную наполненность не только настоящего, но и, в первую очередь, будущего.

Целью исследования стало выявление смысловой и событийной наполненности временных компонентов жизненного пути военных лётчиков.

Эмпирическую базу исследования составили 77 военнослужащих, проходящих службу в авиационной базе г. Елизово (Камчатский край). В экспериментальную группу вошли 47 военнослужащих лётного состава (летчики, штурманы), контрольную группу составили 30 военнослужащих инженерно-технического состава.

Для реализации поставленных задач использовались следующие ***эмпирические методы***: тест смысложизненных ориентаций (СЖО) Д. А. Леонтьева, методика временной перспективы Ф. Зимбардо (ZTPI) (адаптация А. Сырцовой, Е. Т. Соколовой, О. В. Митиной), метод мотивационных ин-

дукций (ММИ) Ж. Нюттена, элементы каузометрического опроса А. А. Кроника, Р. А. Ахмерова, авторская анкета.

Лётный труд является одним из наиболее сложных видов человеческой деятельности. Пилотирование современного самолета требует от лётчика максимальной самоотдачи, которая немыслима без высочайшей ответственности и гражданственности. Желание летать, стремление и интерес к полёту, мотивированность на лётную профессию – непременные черты личности хорошего лётчика. Существенно, что для человека, пришедшего в авиацию, полёты становятся смыслом жизни.

В ходе исследований лётного труда в психологической литературе авторы неоднократно обращались к описанию профессионально важных личностных характеристик человека, решившего связать свою жизнь с этим специфическим видом профессиональной деятельности [1; 2; 6; 7]. Исследователями подчёркивается сложность психомоторной деятельности в период вылета и психофизиологических стрессовых реакций, вызванных им, описывается особая роль человеческого фактора в авиационных катастрофах [6].

Большое внимание в литературе уделяется требованиям к профессиональной подготовке любого специалиста в сфере авиации, в т. ч. и лётного состава. Анализ данного понятия предполагает выделение элементов, из которых слагается профессиональная подготовка лётного состава: усвоение специальных знаний, необходимых для самостоятельной лётной деятельности; овладение профессиональными умениями и навыками в технике пилотирования, навигации, боевом применении и лётно-тактической подготовке; формирование способности самостоятельно развивать, углублять и приобретать необходимые для осуществления лётной деятельности знания, умения и навыки; формирование умения правильно, обдуманно и своевременно принимать решения и чётко действовать при возникновении особых ситуаций в полёте; воспитание высоких моральных и нравственных качеств.

Команда современного военного самолёта в нормальных условиях полёта подвержена воздействию целого ряда психофизиологических факторов [6]. Профессиональный риск и принятие решений непосредственно связаны с волевыми качествами, которые входят в структуру профессионально важных качеств личности лётчика. Специфика военного лётного труда обусловливает целый ряд трудностей, преодолевая которые лётчик постоянно закаляет свою волю. В 50–60 % случаев профессионала охватывает страх за последствия своих действий, за возможность ошибки. Чем лучше подготовлен профессионал, тем быстрее он способен принять решение в экстремальной ситуации и взять ответственность на себя. В военно-воздушных силах востребован профессионал, обладающий сильной волей, умеющий преодолевать любые трудности, встречающиеся при выполнении служебно-боевых задач, способный обдуманно рисковать и принимать правильные решения [3].

Одной из характерных особенностей профессиональной деятельности лётного состава является возможность возникновения чрезвычайных ситуаций в полете, так называемых «особых случаев» полёта, аварийных ситуаций. Аварийные ситуации – это те случаи, когда нарушается обычный порядок действий, когда внезапно возникают неблагоприятные обстоятельства, угрожающие безопасности полёта. Их возникновение в полёте сопровождается, как правило, повышенной эмоциональной напряжённостью, связанной как с непосредственной угрозой аварии, так и с затруднениями в определении характера аварийной ситуации и принятии решения [5].

К чрезвычайным ситуациям полёта относятся различного рода отказы авиатехники (остановка двигателя в полёте, отказ гидравлической системы самолёта, что тут же вызывает отказ управления самолётом, отказ генератора, компаса, радиосвязи и т. д.). К особым случаям в полёте относится и попадание лётчика в опасные для полёта метеоусловия (гроза, обледенение). В литературе даётся упоминание о таком особом случае в полёте, как иллюзия. Она чаще всего проявляется при полётах в облаках днём и особенно ночью, над морем при плохой видимости. Опасность такого явления для лётчика заключается в том, что пилот не верит показаниям приборов, которые, как правило, работают отлично. Причины иллюзии – в необычном воздействии воздушной среды на человека, чьи ощущения приспособлены к земным усло-

виям. Возникновение иллюзорных ощущений не является свидетельством неподготовленности или ослабленного здоровья лётчика. Даже у высоко подготовленного лётчика с отменным здоровьем возникает иллюзия пространственного положения [8].

Анализ действия пилотов и штурманов в сложных лётных ситуациях позволил выделить аффект страха – он возникает под влиянием внешних воздействий (зрительных, слуховых, вестибулярных и др.) и внутрикабинной ситуации в экипаже и является формой поведения и переживания, выражающей потребность в сохранении целостности организма. Потребность в безопасности входит в структуру профессионального опыта через пережитый страх. Профессиональная устойчивость пилотов формируется через преодоление аффекта страха. Профессиональная устойчивость является сложным качеством, включающим мотивацию, эмоциональность, способность к самоконтролю и манипуляции образами. Она формируется в процессе активной работы, которую специалист выполняет, сознательно и направленно анализируя свои действия в сложных ситуациях [6].

Каждый полёт несёт в себе неожиданности, и в каждом полёте лётчики решают проблему синхронизации, вырабатывая собственные приёмы действий. По сути дела, это приёмы приспособления не только ко времени самого полёта, но и ко всему сложному комплексу ритмов, которые являются временным фоном. Взятые в отдельности, пространство и время составляют два аспекта единого процесса полёта и отражаются в едином профессиональном опыте лётчика [6].

У лётчика имеется «чувство самолёта», в которое входят схема самолёта и ощущение его движения. Оно возникает на основе объективных данных: кренов, вибраций, толчков, бросков, звука двигателей, разнообразной зрительной информации, воспринимаемых непосредственно или с помощью приборов. Ощущение движения наполняется эмоциональным или смысловым содержанием. Таким образом, возникает переживание движения. Переживание движения является смысловой единицей профессионального опыта, той подлинной образующей, в которой сливаются психологическое пространство и время [6].

На организм лётчика в полёте действуют многие факторы: частые изменения барометрического давления; гравитационных сил; перепадов температуры; падение парциального давления кислорода; воздействие различных по величине, направлению и продолжительности перегрузок, особенно при выполнении пилотажа, а также при катапультировании; влияние шума и вибрации, интенсивность которых возрастает с увеличением мощности двигателей и скорости полёта; воздействие различных видов лучистой энергии и др. [4]. Врачи диагностируют наличие заболеваний органов и систем организма лётчика и определяют степень годности к дальнейшей лётной работе по состоянию здоровья и отсутствию заболеваний. Не менее важным является определение профессиональной пригодности к лётному обучению и успешному освоению лётной профессии по психологическим, психофизиологическим качествам, особенностям человека [3].

Рассматривая вопрос о профессиональном пути, нельзя не сказать о том, что каждый специалист, овладев профессией, прилагает усилия к тому, чтобы её сохранить. Тревожные мысли о потере возможности реализовать себя внутри выбранной профессии удерживают пилота от многих поступков, заставляют приспосабливаться, подстраиваться к требованиям реальности. Особенно тяжелы мысли о потере трудоспособности внутри профессии. На пенсию летчики выходят хотя и раньше специалистов многих других профессиональных сфер, но, как правило, опустошёнными, выжатыми изнурительным трудом: перегрузками, утомлением, неподходящими условиями труда и отдыха [6].

Профессиональные ценности являются наиболее глубокими образованиями в смысловой структуре профессиональной деятельности. Установлено, что статистически ценности выстраиваются в следующий ряд: здоровье, профессиональное мастерство, аккуратность и ответственность. Индивидуальные ценности в сочетании с групповыми (авторитетный командир и слётанный экипаж) очерчивают идеальный портрет, тогда как реальный портрет даёт значительные отклонения. Особенно важными являются противоречия в системе ценностей штурмана и пилота: конфликт между индивидом и группой, экипажем

и отраслью. Конфликт в системе ценностей становится причиной потери профессиональной перспективы, безразличия специалиста ко всему, что выходит за пределы получаемой непосредственно материальной выгоды.

Ю. К. Стрелков подчёркивает, что в контексте проблемы профессионального пути пилота выявлен конфликт в структуре профессиональных ценностей: между романтической мечтой детства, которая когда-то определила выбор профессии (стремление к полёту в свободном пространстве), и фактическим положением дел в нынешней военной авиации – монотонными дежурствами в тесном помещении кабины с длительным контактом с духовно чуждыми людьми, оторванностью от дома, семьи. Такой конфликт оказывается существенным для профессионального становления специалиста, оказывает влияние на решение лётных задач экипажем [6].

Таким образом, анализ литературы позволяет говорить о том, что труд военного лётчика можно считать одним из самых сложных видов профессиональной деятельности военнослужащих. Условия, в которых несут службу военные лётчики, имеют специфические особенности. Сложные условия лётного труда приводят к истощению функциональных резервов организма, повышая риск нарушения здоровья, что приводит к преждевременной утрате профессии и общественно-трудовой активности. Лётному составу предъявляются высокие требования к состоянию здоровья, работоспособности и выносливости. Вместе с тем лётный труд интересен, в нём есть романтика полета, он даёт возможность раздвинуть горизонты человеческого познания об окружающем мире.

Описание базы исследования. Экспериментальная группа формировалась на авиационной базе, расположенной в г. Елизово (Камчатский край). Одной из составляющих авиационной базы является противолодочная авиационная эскадрилья. В эскадрилье организовано круглосуточное боевое дежурство экипажей 2 самолётов Ил-38 (1 самолёт – в противолодочном обеспечении, 1 самолёт – в поисково-спасательном обеспечении), готовых вылететь на боевое задание в установленное время. В основном полёты проводятся по плановой таблице полётов, но бывают экстренные случаи, когда вылет разрешается без утверждённой плановой таблицы и полётного листа.

Весь лётный состав ежегодно проходит медицинское освидетельствование врачебно-лётной комиссии, по результатам которой допускается к лётной работе. При непосредственной подготовке к полётам летчики проходят межполётный и послеполётный медицинский контроль в целях сохранения здоровья и поддержания высокой работоспособности членов экипажей.

Каждый член экипажа, независимо от занимаемой должности и квалификационной категории, ежегодно проверяется по видам лётной подготовки, в знании теоретических дисциплин и документов (в виде зачётов). Результаты проверок записываются в лётную книжку. На авиационных тренажёрах лётный состав оттачивает специальные знания, навыки и умения по технике пилотирования, самолётовождению, боевому применению имитируемой авиационной техники.

В экспериментальную группу вошли 47 военнослужащих лётного состава в возрасте 23–49 лет, проходящих службу по таким специальностям, как лётчик (51 %), штурман (49 %). Все военнослужащие лётного состава имеют высшее образование, большинство состоят в браке (81 %) и имеют детей (68 %). Служебным жильём обеспечена половина экспериментальной выборки – 51 % военнослужащих. Своё отношение к военной службе выразили следующим образом: нравится служить в рядах ВС РФ – 57,4 %, не вполне нравится служба – 38,3 %, лишь 4,3 % респондентов признают, что им не нравится служить. К отрицательным моментам в службе относят тот факт, что профессиональная деятельность связана с риском для жизни (отмечают 49 % респондентов – по результатам анкетирования).

Контрольная группа формировалась из числа специалистов инженерно-технической службы, которая является составной частью авиационной эскадрильи и осуществляет подготовку авиационной техники к полётам. Руководящий состав этого звена имеет высшее инженерно-техническое образование, остальные военнослужащие – среднее специальное образование. Продолжительность рабочего времени во время выполнения полётов не нормирова-

на. Военнослужащие инженерно-технической службы периодически привлекаются к несению дежурно-вахтенной службы (примерно 1–2 раза в неделю).

От качества работы инженерно-технической службы напрямую зависит исправность авиационной техники, безопасность полётов и жизнь лётного состава. Военнослужащие этой службы высоко квалифицированы, профессионально обучены, натренированы, на них возложена большая ответственность.

Контрольную группу составили 30 военнослужащих инженерно- технического состава в возрасте 23–46 лет, высшее образование имеют 60 %, среднее специальное – 40 % респондентов. Состоят в браке – 73 % военнослужащих, 80 % имеют детей. Проживают в служебном жилье – 43,4 % респондентов контрольной группы. Нравится служить в рядах ВС РФ – 63,3 %, не вполне нравится – 36,7 %.

Основные результаты исследования. Логика исследования предполагала межгрупповое сравнение смысловой и событийной наполненности прошлого, настоящего и будущего у респондентов обеих групп. На первом этапе анализировались показатели осмысленности компонентов временного континуума.

При критериальном сопоставлении данных методики СЖО было выявлено, что значимые различия респонденты лётного и инженерно-технического составов демонстрируют лишь по шкале «Процесс жизни» (t эмп. = 2,36; $p \leq 0,01$). Лётчики воспринимают процесс своей жизни как более интересный, эмоционально насыщенный, наполненный смыслом и различными событиями.

Несмотря на то, что условия, в которых несут службу военные лётчики, специфичны и связаны с риском, респонденты экспериментальной группы ведут активную жизнь, которая приносит им удовлетворение, испытывают интерес к окружающему миру, стремятся разнообразить свой досуг; как профессионалы, военные лётчики также постоянно осваивают, открывают для себя много нового и интересного (результаты анкетирования). Для них характерны оптимизм, жизнелюбие, целеустремленность.

Деятельность военнослужащих инженерно-технического состава протекает более спокойно, без экстремальных ситуаций. Вместе с тем они несут профессиональную ответственность за жизнь лётного состава. Их рабочий день не нормирован. Респонденты контрольной группы воспринимают процесс жизни как менее наполненный событиями, более рутинный. Им не хватает эмоциональной насыщенности и интереса к текущему моменту жизни. Ярко выраженная нацеленность в будущее, воспоминания о прошлом снижают у респондентов контрольной группы эмоциональную насыщенность жизни в настоящем.

Сравнение групп по методике временной перспективы Ф. Зимбардо позволяет говорить о значимых различиях по шкалам «будущее» (t эмп. = 2,24; $p \leq 0,05$) и «гедонистическое настоящее» (t эмп. = 3,7; $p \leq 0,01$). Шкалы «негативное прошлое», «позитивное прошлое», «фаталистическое настоящее» достоверных различий не дают.

Более высокие значения респондентов лётного состава по шкале «Гедонистическое настоящее» позволяют говорить о характерном для них умении находить удовольствие в настоящем, стремлении к поиску новых ощущений – как в самой профессиональной деятельности, так и за её пределами, к желанию разнообразить свой досуг. Лётчики энергичны в увлечении экстремальными видами спорта, такими как дайвинг, сноубординг, аэропланинг (по результатам анкеты). У военнослужащих лётного состава отмечается вовлечённость в настоящее, стремление получить как можно больше удовольствия от данного момента жизни, что подтверждают данные методики СЖО. С одной стороны, военные лётчики, реализуясь в ежедневной «профессиональной экстремальности», склонны испытывать удовольствие и удовлетворение от лётной деятельности как таковой (постоянное стремление переживать «чувство полёта» захватывает, поглощает лётчика, становится мощным мотивационным рычагом получения удовольствия от своей профессии). С другой – высокая оплачиваемость труда этой категории военнослужащих даёт больше возможностей реализовывать свои «досуговые» мечты и планы, самостоятельно и осмысленно выстраивать настоящее и будущее в соответствии с наиболее желаемым жизненным сценарием.

Более высокие баллы по шкале «Будущее» у респондентов лётного состава отражают ориентацию военнослужащих

на «позитивное будущее»: наличие чётких целей и планов, стремление к достижению поставленных целей. Это в некоторой степени можно объяснить осознанием лётчиками того факта, что неизбежные в более или менее отдалённом будущем перемены, связанные с выходом на пенсию, изменят статус военнослужащего и членов его семьи. Человек, думая об этом, конструктивно переживает за своё будущее: готовится к изменениям с уверенностью в том, что оно будет соответствовать планам и стремлениям.

Более низкие значения по шкале «Будущее» у военнослужащих инженерно-технического состава говорят о том, что планы на будущее у них более размыты, менее чётко простроены.

В рамках выполнения задания методики мотивационных индукций респондентам предлагалось закончить предложения. Не все респонденты смогли закончить 40 предложенных утверждений, многие ответы повторялись несколько раз в рамках одного и того же списка. Согласно логике обработки результатов методики, всем высказываниям были присвоены соответствующие коды. Результаты кодирования представлены в табл. 1.

Таблица 1

Сопоставление принадлежности ответов респондентов к категориям методики мотивационных индукций

Код	*Категории*	*Лётный состав (%)*	*Инженерно-технический состав (%)*	*φ *эмп.*
S	Личностные характеристики	9,57	14,42	4,276 ($p \leq 0{,}01$)
SR	Самореализация, саморазвитие	23,97	20,75	2,003 ($p \leq 0{,}05$)
R	Созидательная активность (активность и работа)	22,54	19,16	2,246 ($p \leq 0{,}05$)
C	Социальные контакты	7,71	8,75	1,001
E	Познание, исследование	1,59	1,33	0,676
T	Трансцендентальные объекты	6,64	10,91	4,141 ($p \leq 0{,}01$)
P	Обладание, приобретение	7,86	8,33	0,487
L	Отдых, досуг, игры	8,13	9,08	0,974
Tt	Ответы, касающиеся методики	1,38	1,5	0,243
U	Неклассифицируемые, пропущенные ответы	10,58	5,75	4,899 ($p \leq 0{,}01$)

Большая наполненность категории «Самореализация, саморазвитие» выявлена у респондентов экспериментальной группы. У военнослужащих лётного состава существуют чёткие цели и планы на будущее в отношении своего развития, которые они пытаются претворить в жизнь. Стремление к развитию и самосовершенствованию повышает шансы представителей экспериментальной группы что-то изменить, чего-то достичь в своей жизни, наполняет жизнь лётчиков дополнительным смыслом, придаёт ей ещё большую насыщенность. Типичные ответы этой категории: «всё будет так, как я задумал», «всё будет хорошо, лучше, чем сейчас», «хороших результатов в жизни», «достижения целей», «чтобы намеченные планы на будущее сбылись», «стану ещё лучше (на ошибках учатся)», «я работаю над своей физической подготовкой», «добьюсь всего, чего желаю», «к переменам», «добиться своего совершенствования (ему нет предела)».

У респондентов лётного состава отмечается больший процент ответов категории «Созидательная активность» («активность и работа»). Военнослужащие хотят достичь определённого, ожидаемого результата в профессиональной деятельности; респонденты лётного состава часто давали ответы, связанные со службой и служебными достижениями: «дослужить до пенсии», «продлить контракт», «продолжению службы в армии», «останусь служить на Камчатке», «карьерного роста», «получение нового звания», «стать штурманом базы», «освоению лётного мастерства», «через 2 года закончить службу в ВС», «чтобы было много керосина, исправных самолётов и я наконец-то сдал на 1-й класс», «получение новой должности» и т. п.

У специалистов инженерно-технического состава более частыми оказались ответы категории «Личностные характеристики». Военнослужащие контрольной группы давали больше ответов, связанных с желанием обладать определёнными личностными качествами: «быть самым сильным», «быть более сдержанным», «всегда быть оптимистом», «быть полезным обществу». Возможно, представители экспериментальной группы в большей мере «позиционируют себя в будущем» как профессионалов, а респонденты контрольной группы – как «людей определённого склада», делая акцент на личностных качествах, а не на профессионально-значимых характеристиках.

Сравнительно низкие значения в категории «Трансцендентальные объекты» показали респонденты лётного состава. Это говорит о том, что лётчикам не совсем интересны религиозные, философские и экзистенциальные проблемы (либо в силу определённой «профессиональной осторожности» и соответствующей мифологии данные категории не упоминаются). Представители экспериментальной группы давали ответы, связанные со стабильностью в мире: «жить», «на мир во всём мире», «стабильность в мире нарушится», «что будет дальше», «наступит война» (отчасти объясняется нестабильной политической обстановкой в мире, действиями, происходящими в Украине). Респонденты инженерно-технического состава демонстрируют более высокие значения в данной категории. Они чаще давали ответы, связанные со стабильностью в мире, сверхъестественными способностями и природными катаклизмами. Примеры ответов, отнесённых к категории трансцендентальных ответов в контрольной группе, – «перемещаться во времени», «путешествовать во времени», «найду волшебную палочку», «быть экстрасенсом», «угадывать мысли», «чтобы люди перестали вести войну и разрушения», «что не будет войны», «наш дом не выдержит землетрясения», «жизнь коротка», «потерять близких», «осознание смысла жизни».

Для изучения событийной наполненности временных локусов респондентов были использованы отдельные элементы каузометрического опроса.

На первом этапе предлагалось назвать наиболее важные события своей жизни, которые затем субъективно распределялись по следующим сферам жизни: «общество, страна», «природа», «мысли, чувства, ценности», «семья, быт», «здоровье», «досуг, общение, хобби», «работа, образование». Распределение событий по сферам представлено в табл. 2.

Таблица 2

Сравнение распределений событий по сферам жизни

Код	*Сферы жизни*	*Лётный состав (%)*	*Инженерно-технический состав (%)*	*φ *эмп.*
О	Общество, страна	4,85	8,15	2,037 ($p \leq 0,05$)
П	Природа	2,51	3,26	0,021
Ц	Мысли, чувства, ценности	10,7	11,14	0,196
С	Семья, быт	32,94	31,79	0,362
З	Здоровье	1	0,81	0,301
Д	Досуг, общение, хобби	7,02	9,24	1,101
Р	Работа, образование	40,97	35,59	1,645 ($p \leq 0,05$)

Большая доля всех названных событий в обеих группах ожидаемо распределилась между категориями «работа» и «семья». Вместе с тем критериальное межгрупповое сравнение позволяет говорить о некоторых отличиях. Более высокие значения экспериментальной группы в категории «Работа, образование» свидетельствует о том, что данная сфера является на настоящий момент самой актуальной и важной для военнослужащих лётного состава. К типовым «прошлым» событиям данной сферы жизни у военнослужащих лётного состава были отнесены такие как «поступление и окончание военного училища», «получение звания», «должности», «прибытие для прохождения службы на Камчатке», «первый вылет на самолёте», «прыжок с па-

рашютом». К событиям будущего лётчики относили такие события, как «присвоение очередного звания», «продвижение по карьерной лестнице», «поступление в академию», «выход на пенсию». События, которые респонденты лётного состава относили к сфере «Работа, образование», свидетельствуют о том, что военнослужащие ориентированы не только на достижения по службе, но и на самовыражение, самореализацию в профессии: «получить 1-й класс», «перевод на лётную должность», «выполнил полёт отрядом», «получил КМС», «1000 прыжок с парашютом», «первый раз на параде в качестве линейного».

При высокой значимости работы для респондентов лётного состава уменьшается количество событий в сфере досуга, общения, хобби, а также события, связанных с природой. Весьма вероятно, что в настоящий момент военнослужащим лётного состава не хватает времени на досуг и развлечения. Лётчики погружены в служебную деятельность, где зачастую не соблюдается регламент служебного времени в связи с необходимостью выполнения поставленных боевых задач в любое время суток. Это подтверждают и результаты анкетирования: 51,2 % респондентов ответили, что у них имеется недостаточное количество времени для досуга; 44,7 % респондентов указали на нерегламентированность служебного времени; 53,19 % опрошенных лётчиков несут боевые дежурства с периодичностью 15–20 дней в месяц). Вместе с тем описанный ранее факт сравнительно высокой ориентации лётчиков на гедонистическое настоящее некоторым образом противоречит низкой событийной наполненности сферы досуга. Можно предположить, что сама по себе служба (возможно, в той её части, которая связана с риском) способствует удовлетворению гедонистических потребностей респондентов экспериментальной группы, «подстёгиванию» эмоциональных переживаний, получению широкого спектра впечатлений, связанных с ощущением преодоления сложностей и удовольствием от этого преодоления.

У респондентов инженерно-технического состава более высока частота упоминания событий, отнесённых ими к сфере «Общество». События, происходящие в обществе и стране, закономерно значимы для военнослужащих, т. к. они осуществляют профессиональную деятельность в интересах государства. В числе типовых событий данной сферы – «присоединение Крыма к России», «события на Украине», «проведение олимпиады в Сочи».

Значимых различий в сфере жизни «Семья, быт» в экспериментальной и контрольной группах не выявлено. Часто встречаемые события данной категории – «рождение», «свадьба», «рождение детей», «рождение сестры или брата», «получение квартиры», «учёба детей», «отдых с семьёй», «успехи детей», «потеря близкого». Учитывая специфические, экстремальные условия, в которых несут службу военные лётчики, сталкиваясь со сложными ситуациями в сфере служебной деятельности, главную опору, надёжный тыл и поддержку они видят в своей семье. Это подтверждается результатами анкетирования (72,2 % респондентов лётного и 76,6 % специалистов инженерно-технического состава отметили, что семья является для них главным в жизни).

Следующим этапом каузометрического опроса была эмоциональная оценка значимых событий жизни (по шкале «-2 – -1 – 0 – 1 – 2» в контексте «приятное – безразличное – неприятное»). Большинство респондентов обеих групп оценили все события жизни (как прошедшие, так и предстоящие) как приятные (87,6 % респондентов экспериментальной и 89,4 % респондентов контрольной группы). К приятным событиям военнослужащие относили «первый учебный полёт», «окончание военного училища», «получение первого звания», «новую должность», «знакомство с будущей женой», «первые отношения», «покупку машины», «рождение ребёнка», «восхождение на вулкан», «получение постоянного жилья от МО», «поездку в отпуск».

Существенных различий между группами в оценке эмоциональной привлекательности событий не выявлено. Респонденты добились результатов в профессиональной деятельности, субъективно успешны в семейных отношениях, в целом удовлетворены жизнью, поэтому неприятных событий было отмечено меньше (отмеченные как неприятные события связаны с болезнями и смертями, профессиональными кризисами и реформами, форс-мажорными обстоятельствами жизни – «потеря близкого человека», «сильное заболевание», «расформирование лётного училища», «сокращение полка», «первое землетрясение» и т. п.).

На следующем этапе опроса респондентам предлагалось дать ассоциации на перечисленные события жизни. Участников исследования просили назвать любые слова – прилагательные, глаголы, существительные или их сочетания, которые как-то связаны с каждым событием. Данные ассоциации были сгруппированы сначала по модальности (эмоционально положительные, эмоционально отрицательные), затем по смысловым категориям (табл. 3). Следует отметить, что эмоционально-оценочных ассоциаций в списках оказалось существенно больше, чем так называемых «предметных», раскрывающих содержательный контекст событий («армия», «школа», «контракт», «семья», «гости», «ремонт», «покупка», «переезд», «отдых» и т. п.). Наиболее частотными ассоциациями стали такие эмоциональные высказывания, как «радость», «восторг», «счастье», «гордость», «любовь», «нежность», «удовлетворение», «удовольствие» (причём у представителей лётного состава «радость» и «гордость» часто сочетались в качестве ассоциаций на одни и те же события). Довольно частотными в списке ассоциаций представителей лётного состава стали «маркеры» экстремальности и склонности к риску – «адреналин», «опасность», «риск», «эйфория».

Таблица 3

Сопоставление ассоциаций по категориям

Ассоциации	*Лётный состав (%)*	*Инженерно-технический состав (%)*	*φ *эмп.*
Эмоциональные положительные	65,35	71,16	1,861 ($p \leq 0,05$)
Эмоциональные отрицательные	8,26	8,2	0,045
«Предметные»	12,21	12,96	0,31
Личностно-профессиональные	14,18	7,67	3,167 ($p \leq 0,01$)

Респонденты обеих групп давали больше эмоционально окрашенных ассоциаций положительной модальности. Это является свидетельством того, что они воспринимают жизнь в целом позитивно, видят её эмоционально насыщенной, наполненной эмоциями и чувствами. Полученный результат согласуется с описанной ранее прямой оценкой названных событий по шкале «приятное – безразличное – неприятное».

Военнослужащие лётного состава чаще давали личностные ассоциации «в контексте профессиональной деятельности» (например, «становление личности», «я нужен России», «профессиональная гордость за себя», «ощущение своей значимости», «победа над собой», «продвижение по службе»).

В контрольной группе чаще встречались ассоциации, связанные с социальным взаимодействием, а также с ответственностью. В экспериментальной группе сравнительно чаще упоминались маркеры ориентации на достижения, на постановку и реализацию целей («стремление», «свершение задуманного», «планирование» и т. п.). Существенно, что ассоциация «неизвестность» лишь единожды встретилась в контрольной группе, тогда как представители лётного состава многократно использовали в качестве ассоциаций «неопределённость», «неизвестность», «страх перед неизвестностью».

В ходе каузометрического опроса осуществлялось ранжирование респондентами событий списка по степени убывания значимости (от 1-го до 15-го ранга соответственно). Обобщение результатов показало, что пять первых позиций в обеих группах заняли события одного и того же содержательного плана. Так, наиболее значимыми событиями респонденты как экспериментальной, так и контрольной групп признают рождение детей, учёбу в военном училище, создание семьи, службу и события категории с условным названием «родные» («рождение брата (сестры)», «приезд родителей в гости», «свадьба сестры (брата)», «День рождения родителей», «потеря близких» и т. п.). При этом категории трёх первых рангов полностью совпадают в группах, четвёртую и пятую ранговую позицию в первой группе занимают «служба» и «родные», а во второй группе – наоборот: «родные» и «служба».

На следующем этапе опроса респондентов просили обозначить на горизонтальной линии границы своего настоящего, назвать и кратко охарактеризовать события, которые являются «границами

настоящего» (данный методический приём не является частью каузометрического опроса и использовался авторами как «опросный приём», позволяющий дать дополнительную информацию о предмете исследования). События группировались по частоте употребления в категории. Данные представлены в табл. 4.

Таблица 4

Сопоставление событий, определяющих границы временного отрезка «настоящее»

Категории	*Лётный состав (%)*	*Инженерно-технический состав (%)*	*φ *эмп.*
Работа, учёба	27,94	29,91	0,591
Семья, быт	17,65	30,43	1,581
Отдых, путешествия	4,41	10,86	1,293
Позитивное отношение к жизни	11,76	9,09	0,398
Окончание службы	13,23	10,86	0,022
Не отметили события	25	17, 39	0,974

Значимых межгрупповых различий в распределении по категориям событий, являющихся границами временного отрезка «настоящее», выявлено не было. Вместе с тем респонденты лётного состава (внутри группы) выделили больше событий, относящихся к категории «Работа, учёба», в сравнении с другими категориями (в контрольной же группе категории «Работа» и «Семья» в качестве границ настоящего упоминались одинаково часто). Типичные ответы этой категории: «получение должности», «поступление в академию», «получение очередного звания», «начало службы на Камчатке», «окончание первого контракта». В категории «Семья, быт» респонденты экспериментальной и контрольной групп отмечали следующие события: «рождение ребенка», «свадьба родственников», «создание новой семьи».

Выводы по результатам исследования. Проведённое исследование смысловой и событийной наполненности временных компонентов жизненного пути военных лётчиков позволяет сделать следующие выводы.

Военнослужащие лётного состава удовлетворены своей жизнью в настоящем, с интересом относятся к ней, воспринимают её как эмоционально насыщенную, наполненную смыслом и различными событиями. У военнослужащих отмечается стремление получить как можно больше удовольствия от текущего момента, при этом они отводят гораздо меньше места и времени в своей жизни событиям сферы досуга и отдыха. Возможно, «подстёгивание эмоций» с целью получения чувственного удовольствия отчасти реализуется непосредственно в самой профессиональной деятельности – «чувство полёта» обеспечивает необходимую долю переживаний и адреналина.

У военнослужащих лётного состава существуют чёткие цели и планы на будущее, которые они пытаются претворить в жизнь. Социальные перемены, которые неизбежны в более или менее отдаленном будущем из-за выхода на пенсию, неминуемо изменят статус военнослужащего. Военнослужащие думают об этом, переживают за своё будущее и будущее своей семьи, готовятся к изменениям с уверенностью в том, что они будут соответствовать целям и ожиданиям.

Респонденты лётного состава стремятся к саморазвитию и самореализации – в первую очередь, в профессии. Это наполняет жизнь дополнительным смыслом, придает ей ещё большую насыщенность.

Учитывая специфические, экстремальные условия, в которых несут службу военные лётчики, сталкиваясь со сложными ситуациями в сфере служебной деятельности, главную опору, надёжный тыл и поддержку они видят в своей семье. Респонденты обеих групп отметили, что семья и дети являются для них главными в жизни. Вместе с тем, большая часть названных респондентами лётного состава к значимым событиям относят сферу работы и образование. В настоящий период жизни военнослужащие хотят достичь определённого результата, прежде всего, в сфере профессиональной деятельности – наиболее актуальной для них в момент «здесь и сейчас». Кроме того,

«границы настоящего» также чаще всего очерчиваются событиями из данной сферы. Таким образом, можно говорить о неоднозначном характере предпочтений двух ведущих жизненных сфер представителями лётного состава. Возможно, семья является для лётчиков так называемой «сквозной» – локализованной во всех компонентах временного континуума – приоритетной ценностью, в то время как смысловой акцент «настоящего» всё же ставится на профессиональную реализацию.

Список литературы

1. Евдокимов А. Л. Профессия – Лётчик [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.noshisplp.ru/publikacii/15-professiya-letchk (дата обращения: 15.02.2016).

2. Колосов С. В. Влияние историко-психологических и мотивационных аспектов на подготовку лётного состава ВВС РФ // Историческая и социально-образовательная мысль. 2012. № 6. С. 94–97.

3. Личность курсанта: психологические особенности бытия / отв. ред. С. Д. Некрасов. Краснодар: Просвещение – Юг, 2013. 355 с.

4. Подушкина И. В., Дмитроченков А. В., Суин П. А. Качество жизни и адаптационный потенциал военнослужаших лётного состава // Медицинский альманах. 2010. № 4. С. 27–32

5. Пономаренко В. А., Лапа В. В. Профессия – лётчик. Психологические аспекты. М.: Воениздат, 1995. 136 с.

6. Стрелков Ю. К. Инженерная и профессиональная психология. М., 1998. 292 с.

7. Щербакова Е. А. Личностные особенности военного лётчика высокого класса // Вестн. Адыгейск. гос. ун-та. Сер. 3: Педагогика и психология. 2011. № 2. С. 214–218.

Источник

8. Ена А. Дорога в небо. Военный архив. Армия России [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://topwar.ru/21921-doroga-v-nebo.html (дата обращения: 21.02.2016).

References

1. Evdokimov A. L. Professiya – Letchik [Elektronnyi resurs]. Rezhim dostupa: http://www.noshisplp.ru/publikacii/15-professiya-letchk (data obrashcheniya: 15.02.2016).

2. Kolosov S. V. Vliyanie istoriko-psikhologicheskikh i motivatsionnykh aspektov na podgotovku letnogo sostava VVS RF // Istoricheskaya i sotsial'no-obrazovatel'naya mysl'. 2012. № 6. S. 94–97.

3. Lichnost' kursanta: psikhologicheskie osobennosti bytiya / otv. red. S. D. Nekrasov. Krasnodar: Prosveshchenie – Yug, 2013. 355 s.

4. Podushkina I. V., Dmitrochenkov A. V., Suin P. A. Kachestvo zhizni i adaptatsionnyi potentsial voennosluzhashikh letnogo sostava // Meditsinskii al'manakh. 2010. № 4. S. 27–32

5. Ponomarenko V. A., Lapa V. V. Professiya – letchik. Psikhologicheskie aspekty. M.: Voenizdat, 1995. 136 s.

6. Strelkov Yu. K. Inzhenernaya i professional'naya psikhologiya. M., 1998. 292 s.

7. Shcherbakova E. A. Lichnostnye osobennosti voennogo letchika vysokogo klassa // Vestn. Adygeisk. gos. un-ta. Ser. 3: Pedagogika i psikhologiya. 2011. № 2. S. 214–218.

Istochnik

8. Ena A. Doroga v nebo. Voennyi arkhiv. Armiya Rossii [Elektronnyi resurs]. Rezhim dostupa: http://topwar.ru/21921-doroga-v-nebo.html (data obrashcheniya: 21.02.2016).

Библиографическое описание статьи

Неяскина Ю. Ю., Поддубная О. Н. Смысловая и событийная наполненность временных компонентов жизненного пути представителей экстремальных профессий (на примере военных лётчиков) // Ученые записки ЗабГУ. Сер. Педагогика. Психология. Т. 11, № 2. С. 106–117.

Reference to the article

Neyaskina Yu. Yu., Poddubnaya O. N. The Sense and Event Fullness of Time Components of Extreme Professions Representatives' Course of Life (the Case of Military Pilots) // Scholarly Notes of Transbaikal State University. Series Pedagogy. Psychology. 2016. Vol. 11, No. 2. PP. 106–117.

Статья поступила в редакцию 01.03.2016