

УДК 159.947.5:629.735(045)

Іванюк М. О.

Національний авіаційний університет, Київ

## АНТИЦИПАЦІЙНА СПРОМОЖНІСТЬ ЯК ЧИННИК МОТИВАЦІЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ ПОВІТРЯНИХ СИЛ

*Стаття присвячена вивченню впливу антиципаційної спроможності на мотивацію професійної діяльності льотного складу повітряних сил. Дане дослідження дозволило виявити особливості антиципаційної спроможності та мотивації професійної діяльності льотного складу повітряних сил, і довести, що антиципаційна спроможність є визначальним фактором мотивації професійної діяльності льотного складу повітряних сил.*

Статистика авіаційних катастроф свідчить про те, що більшість надзвичайних подій трапляється по причині «людського фактору». Існує невідповідність рівня розвитку професійно важливих якостей членів льотного складу повітряних сил вимогам експлуатації повітряних суден. Внаслідок цього особливої актуальності набуває проблема дослідження професійно важливих якостей льотного складу повітряних сил і виявлення особливостей їх розвитку та формування в процесі професійної підготовки.

Діяльність льотного складу повітряних сил відбувається в екстремальних умовах і потребує максимального застосування усіх здібностей і задатків спеціаліста: інтелектуальних, фізичних, нервово-психічних. Професійна діяльність льотного складу повітряних сил, насамперед, передбачає реалізацію відомих заздалегідь процедур, виконання поставленого завдання, координацію та узгодження операцій, забезпечення правильного і точного функціонування системи.

Аналіз останніх досліджень в області авіаційної психології підтверджує, що точне та своєчасне виконання дій членами льотного складу повітряних сил багато в чому визначається їх здатністю антиципувати, тобто передбачати розвиток польотної ситуації. Такими вченими як Н.Д. Завалова, Б.Ф. Ломов, В.О. Пономаренко було встановлено, що антиципація є важливою складовою функціональних систем льотної діяльності.

Б.Ф. Ломовим, Є. Поултоном, В.М. Водлорезовим, Г.В. Суходольським виділено низку факторів, що визначають формування антиципаційного рішення. Установлено, що визначальними з цих факторів є, перш за все, ті, які мають зв'язок з динамічними особливостями розвитку об'єктивного процесу. Аналіз показав, що надто важливими детермінантами антиципації у діяльності льотчика є екстремальні (стресогенні) фактори, у тому числі й екстремальні фактори інформаційної природи (В.О. Бодров, Ю.М. Забродін, О.О. Обознов, Л.О. Китаєв-Смик): дефіцит інформації, суб'єктивна та об'єктивна складність завдання, дефіцит

часу, високий темп подання інформації, поєднана діяльність, інтерференція сигналів та інші. Постійна дія на льотчика під час виконання польоту цих факторів визначає екстремальний характер умов його діяльності (Ю.М. Забродін, В.Г. Зазикін). Під впливом екстремальних факторів у льотчиків формуються специфічні функціональні системи діяльності, адаптовані до екстремальних умов.

Антиципація – це здатність людини передбачати хід подій, власних дій і вчинків оточуючих, структурувати діяльність на основі адекватного ймовірнісного прогнозу [5]. Це визначення практично співпадає з розумінням антиципації Б.Ф. Ломовим та Є.Н. Сурковим, які, вивчаючи антиципацію в структурі діяльності, визначають її як здатність діяти та приймати ті чи інші рішення з певним просторово-часовим упередженням стосовно очікуваних майбутніх подій. Таке визначення формується ними за результатами досліджень, присвячених вивченню антиципації в структурі діяльності [3]. В якості найважливішої функції антиципації вони визначають когнітивну. Так як антиципаційна спроможність є важливою складовою когнітивної моделі Я-концепції особистості, то вона підлягає формуванню і розвитку.

На думку П.К. Анохіна, М.І. Бернштейна та Б.Ф. Ломова, найважливіше завдання антиципаційних механізмів полягає у формуванні мети діяльності та її конкретизації на окремі дії, для того щоб сприймати усі фактори діяльності та, відповідно, гарантувати її ефективність та безпеку.

Відомо, що мета – це ідеальна форма майбутнього результату, яка формується в людини до початку діяльності і впливає на весь її зміст. Тобто, процес формування людиною мети базується на її здатності до передбачення.

Усвідомлення людиною її мети співвідноситься із системою мотивів її професійної діяльності. А мотив, у свою чергу, формується в результаті певної потреби людини і виражає її готовність до цілеспрямованої дії [1].

Аналіз мотиву та мотивації є необхідним при розв'язанні широкого кола психологічних проблем, серед яких провідне місце належить проблемі активності особистості, її спрямованості, психологічної структури діяльності тощо [2, с.6].

Відповідно, антиципаційна спроможність поряд з мотивацією професійної діяльності включається в процес досягнення результату або конкретної цілі. Відтак, мета роботи полягає у встановленні впливу антиципаційної спроможності на професійну мотивацію льотного складу повітряних сил. Виявлення таких особливостей дасть нам змогу підвищити ефективність діяльності спеціалістів завдяки формуванню антиципаційної компетентності як чинника авіаційної безпеки.

Дослідження було проведено в м. Вінниця в авіаційній бригаді аеродрому базування Гавришівка. Вибірка складалась із 32 членів льотного складу повітряних сил: льотчиків, штурманів, бортрадистів та бортмеханіків.

Були застосовані наступні методики: для визначення антиципаційної спроможності, методика «Здатність до прогнозування» (Л.А. Регуш) та «Тест антиципаційної спроможності» (В.Д. Менделевич), для мотивації професійної діяльності - методики «Мотиваційного профілю особистості» (Ш. Річі, П. Марті) і «Мотивації професійної діяльності» (методика К. Замфір в модифікації А.А. Реана). Збір демографічних та особистих даних досліджуваних проводився за допомогою анкети власної розробки.

Для статистичної обробки результатів були використані дискримінаційний, кореляційний та множинний регресійний аналізи.

В результаті обробки первинних даних були виявлені такі особливості мотивації професійної діяльності досліджуваних.

За методикою «Мотивація професійної діяльності» (К. Замфір, в модифікації А. Реана) у досліджуваній групі визначено дев'ять мотиваційних комплексів. Результати відображені у табл. 1

Таблиця 1

**Показники мотиваційних комплексів льотного складу повітряних сил за методикою «Мотивація професійної діяльності» (К. Замфір, в модифікації А. Реана)**

Мотиваційний комплекс	Кількість респондентів	Частка у %
ВМ > ЗПМ > ЗНМ	16	50 %
ВМ > ЗНМ > ЗПМ	1	3 %
ЗПМ > ВМ > ЗНМ	4	13 %
ЗПМ > ЗНМ > ВМ	1	3 %
ЗНМ > ВМ > ЗПМ	2	6 %
ВМ = ЗПМ = ЗНМ	2	6 %
ВМ = ЗПМ > ЗНМ	4	13 %
ВМ > ЗПМ = ЗНМ	1	3 %
ЗПМ > ВМ = ЗНМ	1	3 %

Примітка: ВМ – внутрішня мотивація;  
ЗПМ – зовнішня позитивна мотивація;  
ЗНМ – зовнішня негативна мотивація.

Встановлено мотиваційний комплекс, який є провідним у 50 % респондентів і являє собою співвідношення трьох видів мотивації, де переважаючою є внутрішня мотивація, далі зовнішня позитивна мотивація і найменш вираженою є зовнішня негативна мотивація (ВМ > ЗПМ > ЗНМ). Цей мотиваційний комплекс є найбільш оптимальним для професійної діяльності, адже вказує на те, що для членів льотного складу повітряних сил найбільше значення мають внутрішні мотиви (ВМ), які спонукають їх до професійної діяльності. Мотиваційний комплекс, за яким у членів льотного складу

повітряних сил переважає негативна зовнішня мотивація, що виражається у формі покарання, адміністративного стягнення, примусової роботи та інших негативних формах примусу, що може використовувати керівництво, виявлено у 6 % респондентів. Також найменше вираженими є мотиваційні профілі типу ВМ > ЗНМ > ЗПМ, ВМ > ЗПМ = ЗНМ, ЗПМ > ЗНМ > ВМ, ЗПМ > ВМ = ЗНМ.

За допомогою методики «Мотиваційний профіль» (Ш. Річі та П. Мартін) було виявлено мотиваційний профіль групи досліджуваних. Результати за вказаними шкалами відображені у табл. 2.

Таблиця 2

**Кількісні показники мотивів професійної діяльності членів льотного складу повітряних сил за методикою «Мотиваційний профіль» (Ш. Річі та П. Мартін)**

Шкали	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Кількість респондентів	13	4	3	2	0	5	5	2	2	1	2	3
Частка у %	40%	12%	9%	6%	0	15%	15%	6%	6%	3%	6%	9%

*Примітка:*

1. Винагорода; 2. Умови праці; 3. Структурування праці; 4. Соціальні контакти; 5. Взаємовідносини; 6. Визнання; 7. Досягнення; 8. Влада та впливовість; 9. Різноманітність; 10. Креативність; 11. Самовдосконалення; 12. Цікава робота.

Було встановлено, що у переважній кількості респондентів провідними мотивами професійної діяльності є потреба у «винагороді», у «досягненні» та потреба у «визнанні». Зовсім не вираженим залишився мотив «взаємовідносини», але це не обов'язково свідчить про слабку соціальну адаптацію і відсутність соціальних навиків досліджуваних, ми припускаємо, що це вказує на низький рівень вираження потреби у формуванні та підтриманні довготривалих стабільних відно-

син, оскільки екіпажі є змінного складу і не передбачають тривалої роботи разом їх членів.

Також були виявлені наступні особливості антиципаційної спроможності у членів льотного складу повітряних сил. Антиципаційна спроможність характеризувалась рівнем її вираженості та проявами. За допомогою методики «Здатність до прогнозування» (Л.А. Регуш) [5] був визначений рівень вираженості антиципаційної спроможності респондентів (табл. 3).

Таблиця 3

**Показники антиципаційної спроможності у льотного складу повітряних сил за методикою «Здатність до прогнозування» (Л.А. Регуш)**

Рівень	Високий (12-16)	Середній (8-11)	Низький (4-7)
Кількість респондентів	11	12	9
Частка у %	34 %	38 %	28 %

У відповідності з цією методикою, здатність до прогнозування визначається такими якостями мислення як аналітичність, глибина, усвідомленість, гнучкість, перспективність, доведеність. У 38 % досліджуваних рівень антиципаційної спроможності зафіксований як середній, у 34 % – як високий і в 28 % – як низький.

За проявами антиципаційна спроможність оцінюється за трьома складовими: особистісно-ситуативною, просторовою і часовою. Особистісно-ситуативна складова відображає комунікативний рівень антиципації, тобто здатність прогнозувати життєві події і обставини. Просторова – демонструє здатність передбачувати рух предметів в просторі, координувати власні рухи, проявляти моторну вправність. Часова складова відображає здатність людини прогнозувати протікання і точно розподіляти час [4]. Визначення кількісних показників антиципаційних (прогностичних) здібностей у досліджуваних за трьома

складовими: особистісно-ситуативною, просторовою і часовою відбулося за допомогою «Тесту антиципаційної спроможності» (В.Д. Менделевич) (табл. 4).

В результаті дослідження кількісних показників антиципаційних (прогностичних) здібностей у респондентів за трьома складовими: особистісно-ситуативною, просторовою і часовою прогностичною компетентністю, було виявлено, що 69% членів льотного складу повітряних сил за шкалами особистісно-ситуативної та часової спроможності є антиципаційно компетентними, 91% досліджуваних за шкалою просторової антиципаційної спроможності також мають розвинені прогностичні здібності. Загальний же показник антиципаційної спроможності у 97% членів льотного складу повітряних сил свідчить про їх здатність передбачати наслідки своїх дій, спираючись на отриманий досвід, з метою уникнення стресових ситуацій та помилок.

Таблиця 4

**Показники прогностичної компетентності у льотного складу повітряних сил за  
«Тестом антиципаційної спроможності» (В.Д. Менделевич)**

Показники антиципаційної спроможності	Загальна антиципаційна		Особистісно-ситуативна		Просторова		Часова	
	спроможність	неспроможність	спроможність	неспроможність	спроможність	неспроможність	спроможність	неспроможність
Кількість респондентів	31	1	22	10	29	3	22	10
Частка у %	97 %	3 %	69 %	31 %	91 %	9 %	69 %	31 %

В результаті дослідження кількісних показників антиципаційних (прогностичних) здібностей у респондентів за трьома складовими: особистісно-ситуативною, просторовою і часовою прогностичною компетентністю, було виявлено, що 69% членів льотного складу повітряних сил за шкалами особистісно-ситуативної та часової спроможності є антиципаційно компетентними, 91% досліджуваних за шкалою просторової антиципаційної спроможності також мають розвинені прогностичні здібності. Загальний же показник антиципаційної спроможності у 97% членів льотного складу повітряних сил свідчить про їх здатність передбачати наслідки своїх дій, спираючись на отриманий досвід, з метою уникнення стресових ситуацій та помилок.

За допомогою кореляційного аналізу був виявлений прямий зв'язок загальної антиципаційної та особистісно-ситуативної спроможності із внутрішньою мотивацією (0,572, при  $p > 0,01$ ) та зовнішньою позитивною мотивацією (0,393, при  $p > 0,05$ ); зворотній зв'язок був виявлений між часовою спроможністю та різноманітністю діяльності (-0,403, при  $p > 0,05$ ), а також рівнем антиципаційної спроможності та умовами роботи (-0,361, при  $p > 0,05$ ).

Тобто, визначено, що чим вищий у членів льотного складу повітряних сил рівень особистісно-ситуативної спроможності, тим вищий рівень внутрішньої та зовнішньої позитивної мотивації і навпаки, на що вказує прямий зв'язок між ними. Тобто, можна припустити, що саме комунікативний рівень антиципації є визначальним для внутрішніх та зовнішніх позитивних мотивів професійної діяльності досліджуваних.

Також, виявлено, що чим більш розвинений у респондентів часовий компонент прогностичної компетентності, тим менш вираженою у них є по-

треба в урізноманітненні діяльності, змінах, прагнення уникати рутини та стимуляції. Відповідно, можна припустити, що спроможність льотного складу повітряних сил прогнозувати та точно розподіляти час, зменшує ймовірність виникнення у їх діяльності різних непередбачуваних ситуацій.

Також, чим вищий у респондентів рівень антиципаційної спроможності, який ґрунтується на особливостях мислення, таких як аналітичність, глибина, усвідомленість, гнучкість, перспективність, тим менш виражена потреба в хороших умовах роботи і комфортних оточуючих обставинах.

В результаті проведення множинного регресійного аналізу дане припущення було доведено, показник F (критерій Фішера) та його значимість (Sig) виявились меншими за 0,05, що свідчить про те, що антиципаційна спроможність є визначальним фактором мотивації професійної діяльності льотного складу повітряних сил.

Отримані результати рекомендується використовувати при прогнозуванні діяльності льотного складу повітряних сил, проведенні професійного відбору, а також при підготовці молодих спеціалістів.

#### Список літератури

1. Ильин Е.П. Мотивация и мотивы. – СПб.: Питер, 2006. – 508 с.
2. Кудріна Т.С. Психологія мотивації: теорія та експеримент: Навчальний посібник. – К.:2006. – 214с.
3. Ломов. Б.Ф., Сурков Е.Н. Антиципация в структуре деятельности. – М., 1980. – 279с.
4. Менделевич В.Д. Антиципационные механизмы неврозогенеза // Психологический журнал. 1996. №4. С. 107–115.
5. Регуш Л.А. Психология прогнозирования: успехи в познании будущего. – СПб.: Речь, 2003. – 352 с.

*Науковий керівник – Погорільська Н.І.,  
канд. психол. наук, доц.*