

**Олена Ічанська**  
канд. психол. наук, доцент  
доцент кафедри авіаційної психології  
Національний авіаційний університет  
м. Київ (Україна)

## СКЛАДОВІ ЖИТТЄСТІЙКОСТІ БОРТПРОВІДНИКІВ У КОНТЕКСТІ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Життєстійкість ми розглядаємо як систему установок та переконань особистості щодо себе, зовнішнього світу та взаємовідносини зі світом, які виступають базисом для здатності витримувати та ефективно опановувати різноманітні емоціогенні ситуації [1; 2; 4].

Емпірична база дослідження: 26 бортпроводників авіакомпаній МАУ та Azur Air. Для діагностики нами було обрано Тест життєстійкості в адаптації Леонтьєва Д.О., в основі якого лежить опитувальник Hardiness Survey, розроблений американським психологом Сальваторе Мадді [3].

Таблиця 1  
Рівні компонентів життєстійкості у бортпроводників

Компоненти життєстійкості	Високий рівень		Середній рівень		Низький рівень	
	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%
Залученість	6	23,1	16	61,5	4	15,4
Контроль	6	23,1	15	57,7	5	19,2
Прийняття ризику	4	15,4	17	65,4	5	19,2

Залученість як компонент життєстійкості має наступну специфіку розподілу показників: інтенсивне домінування середніх показників при втрічі менших високих та ще менших низьких.

Переважає більшість вибірки бортпроводників -61,5%-характеризується середніми показниками замученості : дані респонденти сприймають власне життя як систему різноманітних видів ситуацій та видів активності, під час яких вони отримують стійке задоволення, їх приваблює можливість проявити себе у різноманітних соціальних ролях. Але водночас у даних респондентів немає стійкої активної життєвої позиції, вони більш

орієнтовані на результат, а не на процес, тому відрізняються тим, що заради успішного результату доволі часто здатні відмовлятися від хобі, відпочинку, чим збіднюють своє життя, обмежують частково власну базу поновлення ресурсів. 23,1% вибірки мають високі показники замученості: вони не лише сприймають власне життя різноманітним, але й розглядають його з точки зору самостійного та активного пошуку нових можливостей, набувати новий соціальний досвід, що забезпечує їм стійку активну життєву позицію, здатність діяти відповідно до власних переконань. Також варто окремо відмітити такі прояви високої замученості, які значимі для професійної діяльності нашої вибірки: баланс готовності піклуватися про інших та звертатися за допомогою, а також здатність до розширення власного простору професійної самореалізації, отримувати задоволення як від результатів, атак і від процесу власної діяльності. 15,4% має низькі показники замученості: дані бортпровідники сприймають життя доволі одноманітне, тому задоволення від нього вони отримують незначне, вони не мають стійкого активного інтересу до апробації нових соціальних ролей, більше зорієнтовані на отримання допомоги, ніж на її надання. У даних респондентів низька залученість пов'язані із переживанням відчуття себе «поза» життям, частими проявами тривоги незадоволеність актуальними досягненнями та невпевненість у майбутньому, у тому числі і відносно професійної діяльності.

Контроль як компонент життєстійкості має наступну специфіку розподілу показників: домінування середніх показників при значно менших високих та низьких. 57,7% вибірки, які мають середні показники контролю, при усвідомленні того, що мають можливість самостійно обирати власний шлях, осмислюють сфери та межі власної відповідальності, у нестандартних ситуаціях переживають безпорадність щодо контролю актуальної ситуації та щодо майбутнього. Лише 23,1% вибірки характеризуються високим рівнем контролю: вони здатні виявляти автономність при виборі власного життєвого шляху, під час вибору та прояву різних форм активності, але також здатні розуміти та враховувати значимі зовнішні фактори під час планування та реалізації власних виборів як у стандартних, так і у нестандартних, стресогенних ситуаціях, тому мають стійкі конструктивні стосунки із зовнішнім світом та самим собою.

Кожен п'ятий у вибірці має низькі показники контролю: при установці щодо ймовірності можливості вибору життєвого шляху взагалі, дані респонденти особисто для себе такої можливості не вбачають, тому у більшості ситуацій вони схильні до екстернального локусу-контролю.

Прийняття ризику як компонент життєстійкості має аналогічний розподіл показників: інтенсивне домінування середніх показників та у чотири рази менші низькі та високі. 65,4% вибірки має середній рівень прийняття ризику.

Тобто, для панівної більшості респондентів притаманне амбівалентне ставлення до ситуацій, які характеризуються неоднозначністю: вони їх приваблюють емоційно, але лякають мотиваційно через неготовність діяти, відсутність гарантій успіху. Тому для них частіше вибір орієнтований на збереження наявних результатів, прагнення до збереження наявного комфорту та безпеки, ніж готовність до ризику. 19,2 % вибірки з низьким рівнем прийняття ризику відрізняється домінуванням обережного ставлення ситуацій ризику: вони їх більше лякають, ніж приваблюють емоційно, а мотиваційно більше спрямовують на уникання, ніж на активну взаємодію.

Лише 15,4% вибірки з високими показниками прийняття ризику спрямовані на власний розвиток через активне засвоєння знань, як з позитивного, так і з негативного досвіду, отриманого під час нестандартних ситуацій, мають установку на сприймання стресорів як викликів, взаємодія з якими може дати новий цінний досвід.

Отже, переважна більшість бортпровідників має середній рівень усіх трьох компонентів життєстійкості. Враховуючи екстримальність умов професійної діяльності вибірки, різноманітність типів пасажирів, частоту ймовірності виникнення у ній деструктивних чинників, середні показники компонентів життєстійкості можуть бути достатніми для ефективного виконання професійних обов'язків у нормативних, штатних умовах, але недостатніми у позаштатних ситуаціях. вказані аспекти пояснюють перспективність практичного напрямку роботи з бортпровідниками з розвитку компонентів життєстійкості у груповому та індивідуальному форматах психологічної допомоги.

## Література

1. Крайнюк В.М. Технології формування стресостійкості фахівця до діяльності в екстремальних умовах // Перспективні педагогічні технології в системі неперервної освіти: матер. Всеукр. наук.-пошук. конф.: —К.: КиМУ, 2005. —С. 127-136.
2. Ларіна Т.О. Життєстійкість як життєве завдання особистості /Актуальні питання психології та психосоціальної адаптації в умовах сучасності», 2007. — Том 2, вип. 5. -с. 131-138
3. Леонтьев Д.А., Рассказова Е.И. Тест жизнестойкости. – М.: Смысл, 2006. – 63 с.
4. Титаренко Т. М. Життєстійкість особистості: соціальна необхідність та безпека: навч. посіб.– К. : Марич, 2009. – 76.
5. Луцький М.Г. Методологія інформатизації науково-практичного супроводження експлуатації авіаційної техніки / Інженерія програмного забезпечення. – 2011. – №1(5). – С.25-34.
6. Луцький М.Г., Сидоров М.О. Методологія інформатизації науково-практичного супроводження експлуатації авіаційної техніки / Створення та модернізація озброєння і військової техніки в сучасних умовах: 11-а науково-технічна конференція, 8-9 вересня 2011 р. – Феодосія, 2011. – С.147-150.