

УДК 159.9:629

**ПОБЕЖДАЯ ВРЕМЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА:
“ОЧЕРКИ ПСИХОЛОГИИ ДЛЯ ЛЕТЧИКОВ”
К.К. ПЛАТОНОВА И Л.М. ШВАРЦА**

© 2019 г. Н. Д. Лысаков^{1,*}, Д. В. Гандер^{2,**}, Е. Н. Лысакова^{1,***}

¹ ФГБОУ ВО “Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)”;
125993, г. Москва, Волоколамское шоссе, д. 4, Россия.

² АНО ВО “РосНОУ”; 105005, г. Москва, ул. Радио, д. 22, Россия.

*Доктор психологических наук, профессор, профессор кафедры социологии,
психологии и социального менеджмента.

E-mail: lyssakov@mail.ru

**Доктор психологических наук, профессор, профессор кафедры общей психологии и психологии труда.

***Кандидат психологических наук, доцент, доцент кафедры социологии,
психологии и социального менеджмента.

Поступила 14.05.2018

Аннотация. Статья посвящена памятной дате в истории отечественной авиационной психологии — публикации в 1948 г. “Очерков психологии для летчиков” — первого масштабного учебного пособия, раскрывающего психологические основы авиационной профессии, написанного К.К. Платоновым и Л.М. Шварцем. Применительно к развитию научного направления рассмотрены события идеологических репрессий конца 1930-х годов, описаны героические биографии авторов — выдающихся отечественных психологов, участников Великой Отечественной войны. Представлены структура научного труда, основные теоретические положения и выделенные авторами психологические закономерности. Определено методологическое значение данной работы в контексте развития авиационной психологии, описано развитие представленных концепций в современных научных школах, а также их применение в практике наземной подготовки летного состава.

Ключевые слова: авиационная психология, психология летного труда, психология летного обучения, летные навыки, летные способности.

DOI: 10.31857/S020595920004060-2

В 1948 г. в Военном издательстве СССР вышло в свет учебное пособие “Очерки психологии для летчиков” в соавторстве Константина Константиновича Платонова и Льва Михайловича Шварца. На первый взгляд, ничем не примечательное событие. Однако особенности развития отечественной авиационной психологии в XX в. свидетельствуют об обратном.

**РЕПРЕССИИ 1930-Х ГОДОВ,
ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА
И СТАНОВЛЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
АВИАЦИОННОЙ ПСИХОЛОГИИ**

События 1936 г. В Качинской авиашколе, дислоцированной вблизи Севастополя, сотрудники филиала Института авиационной медицины (ИАМ) под руководством военного врача 3-го ранга

К.К. Платонова осуществляли психологические исследования эффективности тренажеров при подготовке курсантов к высотным, скоростным и слепым полетам, напряженности, а также изучали психологические причины ошибочных действий при выполнении курсантами полетного задания. На основе полученных результатов К.К. Платонов подготовил учебное пособие “Конспект курса психологии”, где впервые в методической литературе по первоначальному летному обучению четко обозначались психологические закономерности учебной и воспитательной работы, делался акцент на учете индивидуальных особенностей личности курсантов [8]. “Конспект курса психологии” представлял собой брошюру 11×14 см, изданную в типографии Качинской авиашколы тиражом 500 экземпляров. Книжки были переданы слушателям КУНС (курсов усовершенствования начальствующего состава) и летчикам-инструкторам.

Одним из ярких представителей научного коллектива ИАМ был профессор Л.М. Шварц, который непосредственно занимался изучением летных навыков и прорабатывал важный психологический вопрос об их интерференции. К.К. Платонов так высказывался о первых месяцах сотрудничества с Л.М. Шварцем: «Живя на Каче, мы, помимо основной работы в лаборатории, задумали с ним совместную книгу “Очерки психологии для летчиков”. Потребность в ней была большая, но, к сожалению, вышла она только через 10 с лишним лет, в 1948 г., когда Льва Михайловича давно уже не было в живых! Писали мы “Очерки” обычно, лежа на пляже, разгораясь в спорах и охлаждаясь в море! Спорить с ним бывало и весело, и трудно, так как он был чрезвычайно остроумен и очень эрудирован. Но все же мы обычно приходили к какому-то общему решению и к концу лета близко подружились» [9, с. 153].

Но вскоре пришла беда, откуда не ждали. Постановление ЦК ВКП(б) “О педологических извращениях в системе Наркомпросов” от 04.07.1936 г. в прямой постановке не затрагивало психологию вообще и авиационную психологию в частности, но на практике привело к серьезным организационным последствиям. Совещания по вопросам целесообразности применения авиационной психологии сначала выглядели как заинтересованный обмен мнениями, затем все чаще стали звучать резкие оценки.

События 1937 г. В ходе дискуссии в Институте авиационной медицины осенью 1937 г. на тему “Нужна ли в авиации психология?” имели место следующие высказывания: “Авиации нужна не психология, а учение об условных рефлексах”, “Психологи только морочат нам голову”, “Платонов мешает нам работать”, “Изучать ориентировку должны физиологи и отоларингологи, а психологи будут им только мешать...”. Проводилась прямая аналогия: как педология встала между педагогом и учащимся, так и авиационная психология встанет между инструктором и учащимся летной школы, между летчиком и машиной. В среде авиационной медицины формировалось мнение о непрофессионализме коллег-психологов: “только психологу могла прийти в голову такая нелепица”. Слово “психолог” было не очень лестным [3, 9].

В итоге этих дискуссий были приняты следующие организационные решения: 1) все психологи из ИАМ были уволены; 2) Качинский филиал и другие психофизиологические лаборатории закрыты; 3) весь тираж “Конспекта курса психологии” у авиаторов изъят; 4) К.К. Платонов представ-

лен к демобилизации с формулировкой “По невозможности использования”.

События 1938–1940 гг. Успешно начатая в Качинском филиале ИАМ работа не остановилась полностью, а продолжалась в других организационных формах в лаборатории летных навыков в Государственном институте психологии (ныне — Психологическом институте РАО), клинко-психологической лаборатории при Комгоспитале (Центральном военном госпитале им. Н.Н. Бурденко). Личное ходатайство директора Института марксизма-ленинизма академика А.А. Адоратского, интересовавшегося исследованиями по авиационной психологии, способствовало отмене демобилизации К.К. Платонова [9].

Л.М. Шварц обобщил материалы исследований летных навыков курсантов Качинской авиашколы, обосновал сущность и типы их интерференции, рассматривая навык как сложное, изменчивое, сознательно регулируемое действие. Л.М. Шварц предлагал летчикам-инструкторам взглянуть на методику воспитания навыков как на особую педагогическую задачу, требующую прогноза вероятности возникновения ситуации, когда сформированные навыки тормозят выработку и актуализацию новых навыков, а также анализ причин интерферирующего навыка в условиях тренажерной подготовки и учебного полета. К.К. Платонов полностью разделял это мнение.

В настоящее время доказано, что в экстремальных условиях полета, при переучивании на новую авиационную технику, при переходе с автоматического режима управления на ручной — резко перестраивается вся система летных навыков, и, к сожалению, известны случаи отсутствия у пилотов готовности действовать адекватно ситуации [1; 5; 11].

Накануне Великой Отечественной войны группа ученых из ИАМ проводила исследования особенностей деятельности летного состава на только что появившихся на вооружении пикирующих бомбардировщиках Пе-2. По предложению К.К. Платонова была переделана тумблерная панель, ранее имевшая одинаковую конфигурацию рукояток, что мешало различению их “на ощупь” в полете. Так состоялась научно обоснованная психологическая экспертиза эргономики органов управления нового летательного аппарата [6].

Великая Отечественная война. В 1941 г. Л.М. Шварц был назначен заместителем директора Психологического института Московского государственного университета по научной работе. В начале войны Лев Михайлович Шварц ушел в народное ополчение, участвовал в боях под Смолен-

ском, погиб в октябре 1941 г. В этом же году вышла его работа “К вопросу о навыках и их интерференции” [13].

К.К. Платонов с 1943 г. исполнял должности корпусного врача, затем армейского невропатолога, в составе 16 воздушной армии дошел до Берлина. Награжден орденами Боевого Красного Знамени, Отечественной войны I и II степеней, двумя орденами Красной Звезды, медалями “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”, “За взятие Берлина”, “За освобождение Варшавы” и многими другими. Особенности развития психологии в годы Великой Отечественной войны отражены в работах М.И. Дьяченко, С.Л. Кандыбовича, А.Г. Караяни [2], В.А. Кольцовой, Ю.Н. Олейника [4], О.Г. Носковой [7], В.А. Пономаренко [12] и др.

“ОЧЕРКИ ПСИХОЛОГИИ ДЛЯ ЛЕТЧИКОВ” В ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ — ОТ ПУБЛИКАЦИИ ДО СОВРЕМЕННОСТИ

Замысел совместного с Л.М. Шварцем труда “Очерки психологии для летчиков” К.К. Платонов смог воплотить в 1948 г., включив в него материалы, собранные им во время знаменитой Орловско-Курской операции. Редактором учебного пособия выступил член-корреспондент Академии педагогических наук РСФСР А.Н. Леонтьев, в предисловии размещено приветствие Героя Советского Союза, заместителя командующего Дальней авиации, генерал-полковника авиации М.М. Громова, что означало поддержку этого научного труда со стороны академической науки и войсковой практики, подтверждение его актуальности и своевременности [10].

Однако и после опубликования начались серьезные испытания, связанные с регламентированной перестройкой психологии, ориентирующей ее на учение И.П. Павлова об условных рефлексах. В итоге в 1950 г. издание было изъято из многих библиотек частей Военно-воздушных сил [6].

В настоящее время книга в электронном виде доступна широкому кругу читателей. Несмотря на сложность описываемых феноменов, она не создает когнитивных барьеров: ни тем, кто ориентирован на техническое или медицинское знание, ни тем, кто привык считать психологию исключительно гуманитарной наукой.

В дидактическом плане книга представляет собой хорошо структурированный и иллюстрированный материал с подробным психологическим анализом действий летчиков (курсантов и инструкторов)

в различных ситуациях в полете и в процессе подготовки к нему. Отметим ключевые, имеющие и сегодня актуальность положения этого выдающегося труда.

Примеры из реальной жизнедеятельности летчиков взяты преимущественно из практики первоначального обучения. Перед авторами стояла задача выделить закономерности авиационной психологии, которые наиболее характерны для всех типов самолетов. С этой целью авторы проанализировали деятельность летчиков на самом распространенном в то время учебно-боевом самолете По-2 (У-2), который использовался для первоначального обучения летчиков для всех родов авиации. А также от того, насколько успешно пройдет обучение на этом типе самолета, зависела успешность дальнейшей профессиональной деятельности летчика. В настоящее время наиболее распространенным отечественным учебно-боевым самолетом является Як-130, который, как и его “старший брат” По-2 (У-2), используется для первоначальной подготовки современных летчиков и является базой для изучения психологии деятельности летчика при современном обучении.

В течение 70 лет, прошедших со времени публикации книги, созданы и эксплуатируются самолеты пяти поколений (с 1-го по 5-е). Опыт авторов был подхвачен в работах, выполненных в научных школах В.А. Пономаренко [11], Д.В. Гандера [1], П.А. Корчемного [5]. В результате исследований в эпоху сверхзвуковой авиации сложилась целостная концепция психологического обеспечения летного труда.

В “Очерках психологии для летчиков” применен прием всестороннего психологического анализа события с прекращением взлета курсантом. В современной литературе соответствующую работу осуществляют специалисты Межгосударственного авиационного комитета (МАК) в ходе расследования авиационных происшествий. В своей книге авторы рекомендовали выявлять и изучать ситуации в полете, которые закончились благополучно, но при определенных обстоятельствах могли привести к катастрофе. Следовательно, вывод о профилактике ошибочных действий, о формировании готовности действовать с опережением, сделанный еще в Качинской авиашколе, выглядит актуальным в современном учебном процессе как при первоначальной летной подготовке, так и в ходе повышения квалификации в авиационных учебных центрах.

В книге подробно описаны механизмы психических познавательных процессов со множеством примеров и указанием конкретных типов самолетов, приборов, условий полета и других обстоятельств.

Целенаправленное развитие профессионального мышления летчика — одна из глобальных задач авиационной психологии XXI в. Глубокая компьютеризация самолета, выполнение полета на 90% в автоматизированном режиме (в гражданской авиации), вызывает необходимость актуализации формирования образа полета, планового решения пилотажных и навигационных задач для контроля работы автоматизированной системы, преодоления соматогравитационных иллюзий.

В учебном пособии К.К. Платонова и Л.М. Шварца рассмотрены вопросы физической подготовки летного состава. Если в авиации силовых структур эта проблема решается в ходе всей службы офицера и проверки проводятся каждый год (как минимум) по приказу командира части, то в авиационных компаниях гражданской авиации в этом направлении дела обстоят гораздо хуже. Учитывая тот факт, что физическое состояние пилота может выступать решающим фактором при различных отказах оборудования, данный вопрос подлежит коррекции и имеет высокую степень значимости для безопасности полетов.

Несколько слов о мотиве к летной деятельности. Авторы уделяют серьезное внимание формированию и развитию желания с неба защищать Родину, говорят о романтике и авторитетности профессии патриота и защитника Отечества. Эти мотивы по-прежнему определяют сущность и направленность авиационной профессии. В военной и гражданской авиации надежный пилот осознает полную личную ответственность за безопасность полетов, и он не только формально умеет читать (сканировать) показания приборов, а знает также физическую сущность явлений, представляет динамику работы всех агрегатов, умеет принимать правильные решения.

В гражданской авиации требуется также хорошее знание английского языка, на котором ведется радиообмен. “Пилоты не понимали самолет” — эта фраза встречается в комментариях катастроф на иностранной технике. Этот аспект, пожалуй, один из немногих, который не затрагивается в книге “Очерки психологии для летчиков”, что вполне логично. Работа написана на примере самолетов военной авиации и для обучения военных летчиков; а тот факт, что в гражданской авиации России через 70 лет после выхода в свет данного труда будет засилье иностранной авиационной техники, авторы представить себе не могли. Такой практики в СССР не было.

Авторы книги представляют логику и последовательность формирования навыков и летных качеств, которая выглядит следующим образом: физическая подготовка (особое внимание трениров-

ке вестибулярного аппарата), укрепление мотива к летной деятельности, тренажерная подготовка.

На страницах книги дана психологическая оценка использования первых авиационных тренажеров (“кабина Линка”; подвесные кабины, скользящие по тросу; “полусфера”; “ориентир”; имитаторы ручки управления самолетом из мягких материалов и др.). Многие выводы авторов нашли отражение в практике современной наземной подготовки, например, об эффективности различных тренажеров, о балансе между тренажерной и летной подготовкой, об интерференции навыков.

Особо актуальна идея о том, что на земле человека полностью научить летать нельзя, хотя и полный отказ от тренажеров, выражаемый иногда фразой “единственный тренажер — это учебный самолет”, — тоже неверное решение при обучении летчиков.

В настоящее время вопрос соотношения тренажерного и реального летного (аэродромного) обучения требует отдельного, более глубокого психологического анализа, что особенно важно для гражданской авиации. Это связано прежде всего с высокой степенью компьютеризации современной авиационной и тренажерной техники. Используемые компьютерные программы на тренажере дают возможность создавать почти полное соответствие полетной ситуации и отрабатывать практически любые нештатные ситуации. Главной нерешенной проблемой остается невозможность убедить летчика в том, что он находится в реальном полете, т.е. есть фактор страха (стресса) на тренажере отсутствует. Остается только страх перед инструктором, который вправе не зачесть полетное задание и принять карательные меры вплоть до отстранения от полетов. К сожалению, природа такого страха иная (исключается риск для жизни), что не компенсирует напряжение в реальной экстремальной ситуации, которое по-разному преодолевают летчики (возможны замедление реакции и принятие несвоевременных решений, ошибочные действия с забыванием отдельных элементов, полный ступор и т.д.). Данная проблема решается за счет индивидуального подхода к подбору объема тренажерного и аэродромного налета с учетом психологических особенностей обучаемого.

Всю свою последующую жизнь К.К. Платонов активно издавал новые и новые учебные пособия. Он считал, что наука должна приходить к конкретному профессионалу посредством обоснованной учебно-методической литературы, особенно это важно относительно психологии, которую долгое время не преподавали в авиационных учебных заведениях.

Так, Д.В. Гандер вспоминает, что К.К. Платонов в личных беседах обращал его внимание на необходимость оперативной публикации достижений авиационной психологии, оформленных в виде учебников, и как будто этим напутствием передавал эстафету новым поколениям ученых.

Побеждая время и обстоятельства, учебное пособие К.К. Платонова и Л.М. Шварца “Очерки психологии для летчиков” стало образцом не только качественно исполненной литературы для научно обоснованного первоначального обучения пилотированию, оно является критерием истинного профессионализма, твердой убежденности в том, что психология — неотъемлемая составляющая авиации, а поэтому надо делать все возможное для сохранения и приумножения ее потенциала.

Завершая в 1978 г. свои мемуары, К.К. Платонов напишет: “Наука движется неравномерно — то течет спокойным, могучим потоком, а то втягивается в узкие водовороты. Но закон один: она не течет обратно и всегда найдет свой путь сквозь любые заторы” [9, с. 291]. Хочется добавить — наука всегда найдет свой путь сквозь любые заторы благодаря негибкой воле и энтузиазму таких ученых, какими были Константин Константинович Платонов и Лев Михайлович Шварц.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гандер Д.В. Авиационная психология. М.: Воентехиниздат, 2010.
2. Дьяченко М.И., Кандыбович С.Л., Караяни А.Г. История отечественной военной психологии. М.: ОАО “Московская типография № 2”, 2009.
3. К истории отечественной авиационной психологии. Документы и материалы / Под ред. К.К. Платонова. М.: Наука, 1981.
4. Кольцова В.А., Олейник Ю.Н. Советская психологическая наука в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). М.: Моск. гум. ун-т: Изд-во “Институт психологии РАН”, 2006.
5. Корчемный П.А. Психология летного обучения. М.: Воениздат, 1986.
6. Лысаков Н.Д., Лысакова Е.Н. Вклад К.К. Платонова в становление отечественной авиационной психологии // Психологический журнал. 2010. № 4. С. 104–112.
7. Носкова О.Г. История психологии труда в России (1917–1957) / Под ред. проф. Е.А. Климова. М.: МГУ, 1997.
8. Платонов К.К. Конспект курса психологии. Изд-во Качинской авиашколы, 1936.
9. Платонов К.К. Мои личные встречи на великой дороге жизни (Воспоминания старого психолога) / Под ред. А.Д. Глоточкина, А.Л. Журавлева, В.А. Кольцовой, В.Н. Лоскутова. М.: Изд-во “Институт психологии РАН”, 2005.
10. Платонов К., Шварц Л. Очерки психологии для летчиков. М.: Воениздат, 1948.
11. Пономаренко В.А., Завалова Н.Д. Авиационная психология / Под ред. Б.Ф. Ломова. М.: ИАКМ, 1992.
12. Пономаренко В.А. Исторический след, оставленный авиакосмической медициной и психологией в авиации // Вестник. 2003. № 2.
13. Шварц Л.М. К вопросу о навыках и их интерференции // Ученые записки Государственного научно-исследовательского института психологии. М.: Изд. Государственного научно-исследовательского института психологии, 1941. Т. II. С. 173–193.

DEFEATING TIME AND CIRCUMSTANCES: “ESSAYS ON PSYCHOLOGY FOR PILOTS” BY K.K. PLATONOV AND L.M. SHVARTS

N. D. Lysakov^{1,*}, D. V. Gander^{2,**}, E. N. Lysakova^{1,***}

¹*Federal State University “Moscow Aviation Institute (National Research University)”;
125993, Moscow, Volokolamskoe shosse, b. 4, Russia.*

²*Independent University “Russian New University”; 105005, Moscow, Radio str., 22, Russia.*

**Sc.D. (psychology), professor, sociology, psychology and social management chair.
E-mail: lyssakov@mail.ru*

***Sc.D. (psychology), professor, general psychology and psychology of labor chair.*

****PhD (psychology), associate professor, sociology, psychology and social management chair.*

Received 14.05.2018

Abstract. The article is devoted to memorable date in the history of domestic aviation psychology — to publication of “Essays on psychology for pilots” in 1948 — the first comprehensive training manual in which psychological grounds of aviation profession were disclosed by K.K. Platonov and L.M. Shvarts. Facts concerning ideological repressions in the late 1930s are presented in the context of development of the scientific field; heroic biographies of the authors — prominent domestic psychologists, participants on the Great Patriotic War are described. The structure of the work as well as main theoretical foundations and psychological regularities that were defined by the authors are presented. Methodological significance of the work in the context of aviation psychology development is stated; development of present-day scientific conceptions is described and their application in practice of ground crew training is presented.

Keywords: aviation psychology, psychology of air labor, psychology of flying training, flying skills, flying abilities.

REFERENCES

1. Gander D.V. Aviacionnaja psihologija. Moscow: Voentehinizdat, 2010. (In Russian)
2. D’jachenko M.I., Kandybovich S.L., Karajani A.G. Istoriya otechestvennoj voennoj psihologii. Moscow: OAO “Moskovskaja tipografija № 2”, 2009. (In Russian)
3. K istorii otechestvennoj aviacionnoj psihologii. Dokumenty i materialy. Ed. K.K. Platonov. Moscow: Nauka, 1981. (In Russian)
4. Kol’cova V.A., Olejnik Ju.N. Sovetskaja psihologicheskaja nauka v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (1941–1945). Moscow: Mosk. Gum. un-t: Izd-vo “Institut psihologii RAN”, 2006. (In Russian)
5. Korchemnyj P.A. Psihologija letnogo obuchenija. Moscow: Voenizdat, 1986. (In Russian)
6. Lysakov N.D., Lysakova E.N. Vklad K.K. Platonova v stanovlenie otechestvennoj aviacionnoj psihologii. Psichologicheskii zhurnal. 2010. № 4. P. 104–112. (In Russian)
7. Noskova O.G. Istoriya psihologii truda v Rossii (1917–1957); Ed. prof. E.A. Klimov. Moscow: MGU, 1997. (In Russian)
8. Platonov K.K. Konspekt kursa psihologii. Izd-vo Kachinskij aviashkoly, 1936. (In Russian)
9. Platonov K.K. Moi lichnye vstrechi na velikoj doroge zhizni (Vospominanija starogo psihologa). Eds. A.D. Glotchkin, A.L. Zhuravlev, V.A. Kol’cova, V.N. Loskutov. Moscow: Izd-vo “Institut psihologii RAN”, 2005. (In Russian)
10. Platonov K., Shvartc L. Ocherki psihologii dlja letchikov. Moscow: Voenizdat, 1948. (In Russian)
11. Ponomarenko V.A., Zavalova N.D. Aviacionnaja psihologija. Ed. B.F. Lomov. Moscow: IAKM, 1992. (In Russian)
12. Ponomarenko V.A. Istoricheskij sled, ostavlennyj aviamicheskij medicinoj i psihologiej v aviacii. Vestnik. 2003. № 2. (In Russian)
13. Shvartc L.M. K voprosu o navykah i ih interferencii. Uchenye zapiski Gosudarstvennogo nauchno-issledovatel’skogo instituta psihologii. Moscow: Izdanie Gosudarstvennogo nauchno-issledovatel’skogo instituta psihologii, 1941. V. II. P. 173–193. (In Russian)