
ИСТОРИЯ ПСИХОЛОГИИ

ВКЛАД К.К. ПЛАТОНОВА В СТАНОВЛЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИОННОЙ ПСИХОЛОГИИ

© 2010 г. Н. Д. Лысаков*, Е. Н. Лысакова**

**Доктор психологических наук, профессор, зав. кафедрой научных основ экстремальной психологии, Московский городской психолого-педагогический университет, Москва*

***Кандидат психологических наук, доцент, ведущий научный сотрудник лаборатории факультета экстремальной психологии МГППУ, Москва;
e-mail: lyssakov@mail.ru*

Дается историко-психологическая оценка роли К.К. Платонова в развитии отечественной авиационной психологии. Представлены архивные материалы и обзор его основных трудов в данной научной области. Делается вывод о значительном вкладе К.К. Платонова в разработку фундаментальных вопросов авиационной психологии.

Ключевые слова: авиационная психология, военно-авиационная психология, концепция динамической функциональной структуры личности, летное обучение, психология летного труда.

Константин Константинович Платонов по праву может считаться уникальным ученым в истории наук о человеке. Научные и научно-популярные публикации К.К. Платонова охватывают многие области естественно-научного и гуманитарного знания: медицину, биологию, культурологию, психологию, философию. К.К. Платонов – обладатель двух высших ученых степеней: доктора медицинских и доктора психологических наук. Сам ученый ощущал большую принадлежность сообществу психологов, назвав свои мемуары “Мои личные встречи на великой дороге жизни. Воспоминания старого психолога”.

Военная служба в авиации (1935–1959 гг.) стала для К.К. Платонова основой плодотворной исследовательской практики, глубоких теоретических выводов и началом формирования научной школы, воспитавшей поколение военных психологов (среди которых – Е.С. Завьялов, А.Д. Глоточкин, В.Т. Юсов, В.А. Каращан, В.Ф. Ковалевский).

Показать роль личности в истории отдельной отрасли психологии – задача сложная, поскольку развитие науки детерминировано многими объективными и субъективными факторами. Тем более, что у каждого ученого есть предшественники, которые задают ориентировочную основу исследованиям в данной области, коллеги, которые вносят свой вклад в общее дело, и оппоненты, которые также способствуют становлению научного знания. Подводя итоги развития авиационной пси-

хологии в XX в., можно с уверенностью сказать, что в этой отрасли сформировались яркие авторские подходы: С.Г. Геллерштейна, Б.Л. Ломова, В.А. Пономаренко, Д.В. Гандера, Б.Л. Покровского, П.А. Корчемного, Ю.К. Стрелкова, В.Т. Юсова и др. На наш взгляд, именно К.К. Платонову выпала миссия создать первую научную школу авиационной психологии и стать ее лидером.

Успешность Платонова в авиационной психологии объясняется во многом как его личным исследовательским стилем (новаторство, смелость, широта интересов), так и имеющимся у него опытом решения практических проблем, приобретенном на психотехническом этапе его деятельности, и, безусловно, его медицинской практикой. К разработке авиационной психологии он приступает, имея уже значительный задел, который был максимально им задействован в новой области.

Исследования под руководством К.К. Платонова заложили основные направления развития советской авиационной психологии: объективные методы изучения психологии курсантов и летчиков, профессионально важные качества авиаторов, тренажер в системе профессиональной подготовки летного состава, личностно-ориентированный подход в летном обучении, история авиационной психологии.

В 1935 г. Платонов вступает в ряды Красной армии, в 1936 г. получает назначение на должность начальника филиала Института авиаци-

онной медицины (ИАМ) на базе 1-й Качинской авиашколы, где без отрыва от основной работы проходит летное обучение и получает допуск к самостоятельному вылету.

В 1936–1937 гг. сотрудники филиала проводили инновационные исследования по психологии летного обучения; летному составу школы читались лекционные курсы: по психологии – К.К. Платоновым, по методике летного обучения – Г.Г. Голубевым. Это была первая попытка научно-организационного оформления психологической подготовки летчиков. Впоследствии Платонов и Голубев сохраняли добрые дружеские и профессиональные партнерские отношения.

В письме от 7.12.1969 г. Платонов сообщает Голубеву, живущему в Грозном, новость о том, что он стал научным руководителем трех адъюнктов в Военно-политической академии имени В.И. Ленина, и просит оценить план диссертационного исследования одного из них: «Дорогой Гриша! ... Хочу захватить опять “воображаемые полеты” и показать, что на тренажере можно “муштровать навык”, а можно формировать умение. Хочу изучить нескольких технарей, по много лет отличнейше летающих на тренажерах, и посмотреть, почему они все-таки НЕЛЕТЧИКИ, хотя навыки у них лучше многих летчиков...»

Посмотри, почеркай, подумай, посоветуй. Основная трудность – у нас НЕТ самолета-лаборатории. Но я эпиграфом беру полюбившуюся мне фразу физика Больцмана: “Нет ничего практичнее хорошей теории”...» [3].

Ответ Голубева от 14.12.1969 г.: «Дорогой Костя! Почти целую ночь я “думал” и “черкал” по твоей просьбе и все удивлялся тому, как ты мог забыть ценнейшее изречение Козьмы Пруtkова: “Никто не обнимет необъятное”.

Очень важно разработать и проверить методику определения эффективности тренажеров. Она крайне нужна особенно теперь, когда снова вздыбилась волна моды на тренажеры, несущая очень много мути и всяческого мусора. Нам с тобой хорошо известно к чему это может привести» [там же].

Даже эти очень короткие фрагменты переписки свидетельствуют о том, что судьбы авиации по-прежнему небезразличны ученому: Платонов остается в строю, продолжая оказывать влияние на ход развития авиационной психологии. Тема тренажерного обучения летного состава остается для него ведущей на протяжении многих лет.

В 1936 г. Платоновым было издано первое в авиации учебное пособие “Конспект курса пси-

хологии”, где рассматривались фундаментальные категории психологии в применении к авиационной деятельности, а также вопросы обучения и воспитания личности летчиков. (Это пособие, отпечатанное в типографии Качинской школы в виде брошюры 11 × 14 см тиражом 500 экземпляров, было роздано слушателям курсов усовершенствования начальствующего состава – КУНС и инструкторам.)

Вот как выглядел план проведения Платоновым зачета по психологии (от 3 марта 1937 г.) на курсах инструкторов авиашкол, представляющий собой перечень вопросов (ответы давались в письменной форме, иногда в объеме общей тетради) [2, с. 249]:

“1. Приведите пример, когда применение метода наблюдения помогло вам разобраться в индивидуальных особенностях курсанта.

2. Приведите пример применения летчиком метода самонаблюдения в боевой обстановке.

3. Приведите примеры случаев, когда врач-психолог помог вам разобраться в индивидуальных особенностях курсанта.

4. Произведите психологический анализ взлета с точки зрения восприятий и входящих в них ощущений.

5. Приведите пример адаптации.

6. Произведите психологический анализ развития с точки зрения внимания.

7. Приведите пример ассоциативного запоминания и проанализируйте его продуктивность.

8. Приведите пример ассоциации.

9. Приведите пример плавного движения.

10. Приведите пример ошибки сенсорно-моторной реакции, зависящей от сенсорного момента.

11. Приведите пример перестройки структуры какого-нибудь летного навыка.

12. Приведите пример перехода неавтоматизированного навыка в автоматизированный и затем в привычку.

13. Приведите пример настроения.

14. Приведите пример стенических эмоциональных состояний.

15. Приведите пример воспитания эмоций.

16. Приведите пример одного волевого акта.

17. Приведите пример настойчивости с анализом его по этапам.

18. Приведите характеристику курсанта резко выраженного меланхолического темперамента.

19. Составьте дифференциальную психограмму известных вам родов авиации.

20. Опишите, в чем выражалась ваша связь с психофизиологической лабораторией вашей школы и что бы хотели еще получить от нее.

Военврач 3 ранга Платонов”.

В этих вопросах отражены психологические задачи изучения индивидуальных особенностей курсантов, функционирования познавательных процессов в полете, развития летных навыков, анализа специфики труда по родам авиации, т.е. широкий круг проблем, не утративших свою актуальность и поныне. Курс на создание авторской концепции психологии личности летчика уже взят.

Платонов рассматривал личность как динамическую систему, развивающуюся во времени, изменяющую состав входящих в нее элементов и связей между ними при сохранении функции. В этой системе автор выделяет четыре подструктуры личности: темперамент, характер, способности, направленность. По его мнению, в эти подструктуры могут быть уложены все известные свойства личности [6].

Концепция личности Платонова названа им самим “Концепцией динамической функциональной структуры личности”. Личность в целом и составляющие ее взаимосвязанные элементы не являются константными, а изменяются в течение жизни человека. По мнению Платонова, изменения личности могут быть связаны:

- с ее развитием в результате возрастного созревания и формирования;

- с социальным распадом, со старческой деградацией, с патологическим развитием;

- с механизмом компенсации недостаточно развитых черт личности другими, вариативностью способов компенсации и степенью этой компенсации.

Структура личности является функциональной, поскольку ее составные элементы по отдельности и в единстве рассматриваются как психологические функции. Эта структура является психологической потому, что она обобщает психологические свойства личности. “К определениям структуры личности можно добавить еще и понятие иерархическая, потому что ее подструктуры иерархически подчинены друг другу. Если темперамент лежит в основе, то уровень развития и социальная значимость личности наиболее определяются ее направленностью и характером” [5, с. 100].

Концепция личности Платонова, реализуя как идеи структурного подхода к пониманию личности человека, так и принцип психологического развития в онтогенезе, подтверждает по крайней мере три существенные закономерности возрастного развития психики и личности:

- качественное своеобразие развития на каждом возрастном этапе в результате созревания и формирования;

- многонаправленность развития, что означает не только рост (приобретения, новые адаптивные возможности и т.п.), но и упадок, деградацию (биологическую и социальную) в течение жизни индивида;

- пластичность, компенсаторность развития.

Концепция динамической функциональной структуры личности в советский период развития авиационной психологии стала конкретно-методологической основой исследований различных аспектов военно-авиационной деятельности. Но в далеком 1936 г. Платонов только приступил к ее оформлению.

В 1936 г. на основании постановления ЦК ВКП (б) “О педологических извращениях в системе Наркомпроса” директивно прекратила свое существование педология, вскоре ее участь разделила и психотехника.

В 1937 г. все психологи из ИАМ были уволены, Качинский филиал закрыт, весь тираж “Конспекта курса психологии” был изъят у авиаторов. К.К. Платонов представлен к демобилизации с формулировкой: “По невозможности использования”. Только личное вмешательство директора Института марксизма-ленинизма академика А.А. Адоратского, интересовавшегося исследованиями по авиационной психологии, определило отмену демобилизации Платонова.

Успешно начата в Качинском филиале ИАМ работа не остановилась полностью, а продолжалась в других организационных формах в лаборатории летных навыков в Государственном институте психологии и клинко-психологической лаборатории при Комгоспитале (Центральном военном госпитале им. Н.Н. Бурденко).

Накануне Великой Отечественной войны группа ученых из ИАМ изучала работу летного состава на только что появившихся на вооружении пикирующих бомбардировщиках Пе-2. По предложению Платонова была переделана тумблерная панель, ранее имевшая одинаковую конфигурацию рукояток, что мешало различению их “на ощупь” в полете. Это первое в истории военно-авиацион-

ной психологии исследование рычагов управления кабины самолета, результаты которого были впервые внедрены в практику. Следовательно, военно-авиационная психология продолжила свое развитие, даже в узко прикладном аспекте это было движение вперед и пример истинного патриотизма истинных ученых, их верного служения профессиональному долгу без ссылок на трудные времена. Академик В.А. Пономаренко отмечает: “Научный подвиг К.К. Платонова состоял в том, что он жил и работал в те времена, когда психологию практически официально считали лженаукой, как неудачный рудимент философии. В школе К.К. Платонова работали в высшей степени профессионалы-экспериментаторы, объективно познавшие структуру и взаимодействие психических функций, состояний в процессе полетов” [10, с. 13].

К.К. Платонов – ветеран Великой Отечественной войны, полковник медицинской службы. Находясь в действующей армии с 1943 г., он исполнял должности корпусного врача, затем армейского невропатолога. День Победы встретил в Берлине, был награжден боевыми орденами и медалями.

В Качинский период в соавторстве с Л.М. Шварцем написано учебное пособие “Очерки психологии для летчиков”, в которое вошла основная часть “Конспекта курса психологии” (с учетом фронтового опыта Орловско-Курской операции это пособие переработано К.К. Платоновым и издано только в 1948 г. с предисловием М.М. Громова). “Очерки психологии для летчиков” в 1948–1958 гг. были изданы в Болгарии и Китае. Авторам удалось создать учебное пособие, в котором доступно, конкретно и емко были освещены важные для летной практики вопросы психологии. Например: о закономерностях формирования летного навыка, о сущности напряжения в полете, о методах воспитания и самовоспитания, о психологических причинах аварий и т.д.

Совершенно не случайно, что с момента написания текста до издания учебного пособия прошли годы. Выход в свет “Очерков психологии для летчиков” оказался невозможным в довоенной Каче в связи с идеологическими выпадами против психологии и психологической литературы. Однако и после опубликования начались серьезные испытания, связанные с регламентированной перестройкой психологии на учение И.П. Павлова об условных рефлексах. В итоге в 1950 г. и эта книга разделила судьбу “Конспекта курса психологии”, т.е. была изъята из многих библиотек частей ВВС. Данное учебное пособие, оказавшись

своевременным для авиации, стало неуместным для идеологии.

Образцом блестящего решения триединой задачи обучения, воспитания летчиков и пропаганды авиации является книга К.К. Платонова “Человек в полете”, в 1946–1958 гг. изданная в СССР, Китае, Болгарии, Польше, Корее, ГДР. В аннотации указано, что она адресована широкому кругу читателей: 1) летному составу строевых частей, 2) авиационным врачам, 3) курсантам аэроклубов и летных авиационных училищ, 4) молодежи, интересующейся авиацией [8]. Хотя автором задана цель освещения основных вопросов авиационной медицины, каждая глава содержит психологические знания, которые до сих пор не утратили актуальности в части психологии личности. Безусловно, прогресс в авиации выдвигает новые задачи психологического обеспечения авиационной деятельности, например, разработку методов формирования готовности летчика к внезапному (в случае отказа автоматизированной системы управления) переходу с автоматического на “ручной” и полуавтоматический режимы управления. В этой связи важно понимать закономерности психологии принятия решений летчиком. Согласно личностно-ориентированному подходу в авиационной психологии, заложенному Платоновым, готовность к принятию своевременных и ответственных решений детерминирована уровнем развития профессионально важных качеств авиатора.

Сформулированные Платоновым в книге “Человек в полете” психологические черты личности советского летчика можно считать справедливыми и для авиации XXI в. Это патриотизм, решительность, профессионализм, выносливость, сообразительность. В настоящее время сотрудниками Научно-испытательного института под руководством В.А. Пономаренко обоснована целостная система профессионально важных качеств военного летчика. Уточнены, в частности, личностные качества: долговременная мотивация на профессию военного летчика; способность к правильной самооценке; способность к психической адаптации в различных условиях; устойчивость личности к неблагоприятным воздействиям; черты характера – целеустремленность, настойчивость, сильная воля, решительность, смелость; нравственные качества – чувство долга, честность, порядочность, товарищество; социальные качества – склонность к лидерству, коммуникабельность, правильные ценностные ориентации, стремление к профессиональному совершенству.

Впечатление от книги “Человек в полете” усиливает очень редкий стиль представления научного материала – эвристическая беседа с читателем с привлечением сюжетных рисунков, схем и графиков, размещенных практически на каждой странице. В связи с актуальными проблемами подготовки молодежи к службе в армии и поступлением в высшие учебные заведения Министерства обороны такой научно-методический опыт Платонова заслуживает внимания и активного внедрения.

В фундаментальной работе “Психология летного труда” [6] Платонов определил актуальные научные проблемы и направления исследований: “Предмет и методы психологии летного труда”, “Особенности психических процессов в труде летчика”, “Психологические особенности различных видов полета”, “Основные разделы психологии летного труда”. Он представил экспериментальные материалы и теоретические выкладки, которые выдвинули отечественную военно-авиационную психологию на передовые рубежи в мире. Проведенный ученым обзор зарубежных исследований показал, что отечественные специалисты могут серьезно конкурировать по многим вопросам психологического обеспечения летного труда, в частности в области экспериментального изучения психологических особенностей авиационной деятельности, многообразия методических подходов к летному обучению и т.д.

При обсуждении учебного пособия “Психология летного труда” на партсобрании 28 апреля 1958 г. К.К. Платонову было высказано несправедливое обвинение в плагиате, которое тяжело отразилось на его здоровье. Рукопись была издана в 1960 г. без изменений [4, с. 171].

Платонов был инициатором комплексного изучения летной деятельности на самолетах-лабораториях. С помощью кинометода регистрировались показания приборов, на которые смотрит летчик. Положение самолета в пространстве, воспринимаемое летчиком зрительно, регистрировалось с помощью особых датчиков, улавливающих вращение самолета по трем осям, высоту и скорость полета. Такая регистрация давала возможность на самолетах-лабораториях объективно оценивать качество летной деятельности, учитывая не только частоту отклонений от заданного режима полета, но и их величину, длительность, а главное – наиболее вероятную причину совершения данной ошибки. Ученый пишет: “Авиационная психология не может решать стоящие перед ней вопросы только старыми методами. Необходим поиск новых методов и вместе с тем творческое

изменение старых, арсенал которых достаточно велик применительно к решению новых задач” [6, с. 36]. Такая постановка вопроса о методах исследований в авиационной психологии по-прежнему актуальна. Современная система объективного контроля летной деятельности позволяет выявить отклонения механизмов управления полетом, точность выдерживания режима полета, нарушения в работе различных систем и агрегатов авиационного комплекса и массу других параметров. Однако при изучении причин того или иного поведения летчика данных параметров не всегда достаточно. Профилактическую работу по предотвращению происшествий целесообразно осуществлять на основе анализа реальной деятельности летчика в кабине самолета. Анализ уже свершившегося факта ошибочного действия зачастую неточен. Например, важно понимать, сколько времени летчик уделяет конкретному прибору и выработке на этой основе рекомендаций по целесообразному распределению внимания по приборам. Здесь видится продуктивным возрождение летающих лабораторий, в задачу которых будет входить обследование деятельности летчика в полете и обоснование оптимального варианта его работы в различных условиях выполнения задания.

Проблема использования тренажеров в наземной подготовке летчиков была и остается актуальной. В работах Платонова неоднократно обсуждались вопросы эффективности применения различных тренажеров для отработки навыков полета. Постепенно оформлялась теория тренажерного обучения. Требования к тренажеру определены в его “Очерках психологии для летчиков”:

1. Навыки, развиваемые на тренажере, должны по своей структуре соответствовать навыкам полета. Однако стремление во что бы то ни стало внешне приблизить тренажер к реальной обстановке полета бесполезно, если это не обеспечивает общности структур тренируемых на нем навыков и навыков полета.

2. Тренажер не должен тренировать таких навыков, которые дают отрицательный перенос в условиях полета. Отрицательный перенос – это затруднение развития нового навыка под влиянием уже имеющихся. Инструктор должен доводить до сведения обучающегося о всех более или менее вредных навыках, развиваемых на данном тренажере.

3. Тренажер должен предусматривать возможность введения независимых, меняющихся по величине отклонений для их исправления у обучающихся.

4. Тренажер должен обеспечивать тренирующемуся возможность воспринимать результат своих действий.

5. Методика работы на тренажере должна предусматривать достаточное количество повторений, т.е. возможность систематической, не зависящей от погоды, недорогой тренировки.

6. Тренажер должен быть методически целенаправленным, т.е. должно быть ясно, какие методические цели он преследует (например, корригирующим – предназначенным для дополнительной тренировки трудно развивающихся навыков у отдельных курсантов).

7. Тренажер должен быть рентабельным, т.е. дешевым и простым в употреблении, хоть это и выходит за пределы психологии.

«Правильно построенная наземная тренировка представляет широчайшие и еще очень мало использованные возможности. Но все же мнение, что “на земле можно человека полностью научить летать”, так же неверно, как и полный отказ от тренажеров, выражаемый иногда фразой: “единственный тренажер – это учебный самолет”» [9, с. 120].

В развитие данного подхода в 70-е гг. Н.Д. Завалова, Б.Ф. Ломов, В.А. Пономаренко разработали программу обучения летчиков с введением тренажеров, обеспечивающих формирование специальной готовности личности, позволяющей прогнозировать и конструировать динамику развития полета. Такой подход полнее учитывал индивидуальные и личностные качества летчиков, в соответствии с которыми определенным образом моделируются различные проблемные ситуации.

Главный принцип такого рода моделирования заключается в том, что как на тренажере, так и в полете необходимо моделировать не только саму аварийную ситуацию, но и психологическую помеху основной деятельности. Именно таким способом можно сформировать психологический буфер, препятствующий появлению ложной антиципации и отрицательных эмоциональных реакций личности.

Несмотря на то что психологическую сущность некоторых опасных ситуаций на тренажерах смоделировать невозможно (например, на тренажере и в полете информативные признаки отказа автопилота различны: на тренажере ведущую роль играют зрительные сигналы, а в полете – акселерационные), методически грамотно организованная тренажерная подготовка летчика (экипажей) к действиям в аварийной ситуации позволяет эффективно формировать специальные

навыки и умения, выражающиеся в способности к сокращенным приемам опознания ситуации, к развитию оперативной памяти и творческого мышления.

Современное состояние тренажерной подготовки подтверждает основные выводы Платонова о границах целесообразности сочетания реального и тренажерного обучения. В последние три десятилетия развития авиации широкое применение получили тренажеры на основе компьютерных технологий: процедурные, комплексные и др. Низкая себестоимость одного часа полета на подобном тренажере (по сравнению с затратами на ортодоксальное обучение) привела к идее полной замены обучения на реальном самолете компьютерным. Несостоятельность данного подхода привела к еще более серьезным проблемам при внезапном и вынужденном переходе с автоматического режима управления воздушным судном на ручной режим. Экспертный опрос летного состава военной и гражданской авиации подтверждает данное мнение. Кроме того, именно “затренированность” летчиков на тренажере и выполнение полетов с использованием только автоматического режима управления таит в себе серьезную угрозу безопасности полетов. Таким образом, современные компьютерные технологии не должны полностью подменять традиционные виды подготовки при обязательном ручном управлении самолетом как при первоначальном обучении, так и в процессе последующей профессионализации летчиков.

Платонов впервые провел исследование истории отечественной авиационной психологии, на протяжении многих лет собирая, систематизируя архивные документы и бережно сохраняя для будущего свидетельства своей эпохи. В сборнике документов и материалов “К истории отечественной авиационной психологии” [2] содержатся впечатляющие примеры поступательного развития авиационной психологии и судеб ее творцов. Открытие мира дореволюционной авиации в лицах, донесение до современников их профессионализма – безусловная заслуга Платонова. Некоторые биографические комментарии сейчас можно уточнить на основе политики гласности и реабилитации. Например, Константин Константинович пишет: «Ткачев Вячеслав Матвеевич (1885–1965) – военный летчик, первый георгиевский кавалер русской авиации, товарищ П.Н. Нестерова по кадетскому корпусу, автор книги о нем “Русский сокол”. В 1920 г. эмигрировал в Югославию. В 1945 г., признав свои политические убеждения ошибочными, вернулся на Родину. Умер в Краснодаре» [2, с. 49].

На сайте ВВС России о В.М. Ткачеве читаем: «Русский летчик-истребитель, генерал-майор (1919 г.). Участник Первой мировой войны. Был командиром 11 авиадивизиона. Первым среди летчиков награжден орденом св. Георгия. Автор книги “Материал по тактике воздушного боя”. Во время Гражданской войны воевал на стороне белых, после войны эмигрировал. Арестован в 1944 г. в Югославии. До 1955 г. находился в заключении. Затем жил в СССР» [11].

Сейчас трудно установить, сознательно ли Платонов умолчал о факте ареста летчика. Возможно, он сам был дезинформирован и пользовался источниками официальной пропаганды. Главное – ученый представил эту легендарную личность как талантливого методиста летного обучения и опубликовал фрагмент рукописи В.М. Ткачева “Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910–1917 гг.”. Надо заметить, что только в 2007 г. она вышла в свет после нескольких десятилетий табу, наложенного цензурой.

Платонов обосновал периодизацию развития отечественной авиационной психологии, показал ее междисциплинарные связи с авиационной медициной и методикой летного обучения. На страницах “К истории отечественной авиационной психологии” размещены документы, доказывающие, что две фундаментальные психологические проблемы авиационной психологии – отбор на летную профессию и летное обучение – изначально решались специалистами врачебно-летной комиссии соответствующих медицинских учреждений и летчиками-инструкторами авиационных школ. Он также обнаружил редкий исторический факт – первое упоминание в литературе (в журнале “Заря авиации”) термина “психология авиации”, введенного профессором В.Н. Образцовым в 1916 г. [2, с. 85].

Важность историко-психологических исследований, обозначенную Платоновым в 80-е гг. XX в., можно считать актуальной и в настоящее время: “... все возрастающее значение для человечества освоения воздушного и космического пространства настойчиво требуют усиления внимания к авиационной психологии и ее прошлому” [там же, с. 7]. Можно только добавить: авиация уже сама устремилась в космос. Создание космических аппаратов многоразового использования по типу американских “Шатлов” и российских “Буранов” подтверждают данное положение. Новые задачи, которые должны совместно решаться специалистами авиации и космонавтики заключаются в эффективном освоении космического

пространства в интересах народного хозяйства (открытие новых технологий, изучение возможностей длительного существования в космосе и др.), а также в интересах обороноспособности государства. Представляется важным внедрение передовых авиационных технологий в космическую тематику. Близость авиации и космонавтики обусловлена уже тем, что большинство космонавтов – выходцы из Военно-воздушных сил РФ, военные летчики. Все это создает благоприятные условия для продуктивного взаимодействия всех структур и звеньев двух различных, но имеющих много общего отраслей – авиации и космонавтики. Платонов уже в 80-е гг. заметил данную тенденцию и призвал авиационных психологов активно способствовать развитию данного направления.

Практически во всех своих работах по истории авиационной психологии Платонов выступает и как методолог. Особое внимание он уделяет определению предметной области авиационной психологии и предлагает следующую ее формулировку: «... психологические особенности различных видов деятельности и их зависимость от ряда факторов: общественно-исторических условий, личности “человека в полете”, летных заданий, условий полета, авиационной техники, методов летного обучения и предполетной подготовки. Поэтому ее объектами являются не только сама летная деятельность, но и все эти факторы, а целью – изучение психологических закономерностей, определяющих взаимодействия этих факторов в условиях летной деятельности для обеспечения эффективности и качества последней» [там же].

На наш взгляд, следует расширить научную область авиационной психологии до масштаба профессиональной деятельности авиаторов – специалистов всех авиационных служб военной и гражданской авиации. Такая высокая степень обобщенности не упрощает исследовательскую стратегию и не редуцирует авиационную специфику. Именно современный этап развития авиационной психологии диктует необходимость интеграции всех направлений исследований, рефлексии полученных результатов и на этой основе обоснование статуса авиационной психологии как научно-практической отрасли, имеющей важное оборонное и социально-экономическое значение.

В 1987 г. Платоновым совместно с Б.М. Гольдштейном была опубликована последняя крупная работа по авиационной психологии – учебник для средних специальных учебных заведений гражданской авиации “Основы авиационной психологии”. Данный учебник емко и полно пред-

ставляет итоги развития отечественной авиационной психологии того времени, ее проблемы и достижения. Подчеркиваем, что работа “Основы авиационной психологии” адресована гражданской авиации. Авторы в этой связи не просто поменяли в тексте категорию “военный летчик” на “пилот”. Они обобщили все самое главное, что характеризует психологию летного труда независимо от ведомственной принадлежности и выделили определенную специфику. Такой подход создания единых психологических систем профессионализации (по крайней мере на начальных ее этапах) является перспективным, так как одной из объективных тенденций развития авиации выступает универсализация летательных аппаратов, выполняющих задачи в близких областях применения.

В настоящее время это относится прежде всего к военно-транспортной авиации, развитие которой можно рассматривать как пример универсализации. Из истории авиации известно, что ранее универсальные самолеты были и в других родах авиации (например, в дальней авиации). Для их функционирования осуществлялись определенные конструкторские доработки: оборудование пассажирских салонов и создание инфраструктуры для обслуживания пассажиров, установка оборудования, позволяющего выполнять полеты в районах Крайнего Севера и т.д. Необходимо отметить, что изначально самолеты предназначались для решения военных задач, но высокая востребованность аналогичных самолетов в интересах гражданской авиации привела к их переоборудованию и дальнейшей эксплуатации по перевозке пассажиров. Примером могут служить однотипные самолеты: военный бомбардировщик, а впоследствии и ракетносец, Ту-16 и его “близнец” – пассажирский Ту-104, аналогично стратегический ракетносец Ту-95 и гражданский Ту-114, современный Ил-76МФ, способный решать задачи по перевозке военных грузов, десантированию военной техники и его гражданская версия – Ил-76ТФ, решающий во многом сходные задачи для нужд народного хозяйства.

Таким образом, работы Платонова, задавая вектор развития отечественной авиационной психологии, опережали свое время.

К.К. Платонов – автор фундаментальных научных разработок и актуальных учебных пособий по авиационной психологии. Он создал первую в стране научную школу авиационной психологии. Это был путь преодоления многочисленных препятствий. Авиационная психология, едва не обернувшись для ученого катастрофой, стала его триумфом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Карацан В.А., Платонов К.К.* История развития отечественной авиационной психологии. Учеб. пособие. Монино: ВВА, 1986.
2. К истории отечественной авиационной психологии. Документы и материалы / Под ред. К.К. Платонова. М.: Наука, 1981.
3. *Платонов К.К.* Личный фонд К.К. Платонова // Архив Института психологии РАН.
4. *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.
5. *Платонов К.К., Гольдштейн Б.М.* Основы авиационной психологии. М.: Транспорт, 1987.
6. *Платонов К.К.* Психология летного труда. М.: Воениздат, 1960.
7. *Платонов К.К.* Структура и развитие личности. М.: Наука, 1986. С. 122–141.
8. *Платонов К.* Человек в полете. М.: Воениздат, 1957.
9. *Платонов К., Шварц Л.* Очерки психологии для летчиков. М.: Воениздат, 1948.
10. *Пономаренко В.А.* Исторический след, оставленный авиакосмической медициной и психологией в авиации // Вестник. 2003. № 2.
11. Сайт ВВС России, раздел “Кто есть кто в российской авиации”. URL: http://www.airforce.ru/staff/who_is_who/

K.K. PLATONOV'S CONTRIBUTION TO DOMESTIC AVIATION PSYCHOLOGY FORMATION

N. D. Lyssakov^{*}, E. N. Lysakova^{}**

^{}Sc.D. (psychology), professor, head of scientific basis of extremal psychology chair,
Moscow City University of Psychology and Education*

*^{**}PhD, assistant professor, laboratory bacling research assistant, department
of extreme psychology, MCPEU, Moscow*

Historical-and-psychological analysis of K.K. Platonov's role in domestic aviation psychology development is performed. Archival materials and review of his main works in the given scientific sphere are presented. The conclusion about K.K. Platonov's considerable contribution to fundamental problems of aviation psychology development is drawn.

Key words: aviation psychology, air force psychology, conception of dynamic functional structure of personality, flying training, psychology of flying labor.