

В БОЙ ПОЙДУТ ОДНИ СТАРИКИ?



Летчик ведь начинается с мечты, с веры в идеал, с преодоления и управления собой в части ограничения желаний, страстей, привычек.
В.А. Пономаренко

Одной из постоянных тем «Авиапанорамы» является проблема кадрового потенциала авиационно-космического комплекса. Публикуется ее анализ от лица Государственной Думы, Торгово-промышленной палаты РФ, Объединенной авиастроительной корпорации, МАИ, Врачебно-лётной комиссии и других организаций, обеспокоенных нехваткой и качеством специалистов. Наиболее актуальной проблема представляется для военной авиации. Действительно, нанимать для ВВС летчиков за границей, как это в исключительном случае возможно, например, в гражданской авиации, недопустимо. Это очевидное, но далеко не единственное отличие кадров для военной авиации. Анализ проблемы эффективного формирования военно-профессиональной направленности молодежи провел начальник кафедры морально-психологического обеспечения (боевых действий авиации) Военно-воздушной академии имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина доктор психологических наук, профессор Николай Лысаков.

Проблема актуализации направленности на военно-авиационную профессию имеет свою историю. Так, типовой призыв к молодежи 1930-х годов «Комсомолец – на самолет!» воплотился в реальность: тысячи молодых людей пришли в авиацию, и Россия стала одной из ведущих авиационных держав мира. В годы советской власти профессия военного летчика (равно как и штурмана, инженера и др.) считалась одной из самых почетных и высокооплачиваемых. Необходимо отметить, что при всей весомости материального стимула, молодежь шла в авиацию, прежде всего, с убеждением того, что это профессия, где представляется возможность реализовать себя как героическую личность, стать настоящим мужчиной. Манила романтика неба, в средствах массовой информации ярко описывали подвиги советских летчиков: первые Герои Советского Союза, спасавшие челюскинцев, перелеты в Америку... «У меня сын – летчик» звучало достойно, примерно так же, как сейчас «банкир» или «бизнесмен». В послевоенные годы и до начала 1990-х статус летного состава, престиж профессии поддерживался государством, и молодежь продолжала стремиться к освоению летных специальностей. Существовала сеть центров ДОСААФ (ныне РОС-

ТО), где молодые люди на практике знакомились с летной профессией. Именно в этих организациях создавалась необходимая для формирования личностной профессиональной направленности¹ на летную профессию образовательная среда, основными компонентами которой выступали высокопрофессионально подготовленные летчики-инструкторы. Своей высочайшей нравственностью, патриотизмом, профессионализмом они формировали лучшие авиационные традиции – взаимовыручку, взаимоуважение и, главное, – учили воспитывать волю будущих летчиков к преодолению трудностей в процессе освоения профессии летчика.

Причем материальный стимул лишь подкреплял сформированную направленность на летную профессию. Конкурс в летные училища, по данным на 1979 г., составлял в среднем от 15 человек и выше на одно место. Это количество абитуриентов давало возможность проведения качественного профессионального, психологического, медицинского отбора и сдачу теоретических экзаменов при достаточной конкуренции.

Еще в начале XX века ученые, инструкторы летных школ, сами авиаторы пришли к выводу о том, что не каждый человек, мечтающий о небе, на самом деле сможет освоить летную профессию. Так постепенно сложилось

мнение о необходимости проведения специальных физических, физиологических и психологических испытаний для поступающих в военно-летные учебные заведения – профессионального отбора.

Профессиональный отбор обеспечивает прогноз соответствия человека и профессии. Человеку должна нравиться его работа, вместе с тем, он сам должен удовлетворять требованиям профессии. Особенно профессиональный отбор необходим для тех видов деятельности, которые осуществляются в нормативно-заданных опасных условиях (гигиенических, микроклиматических, технических, социально-психологических), требующих от человека повышенной ответственности, здоровья, высокой работоспособности, стрессоустойчивости и точности выполнения задания. Профессиональный отбор, прежде всего, осуществляется для того, чтобы защитить самого человека-исполнителя от аварий, травм, а также, чтобы оградить других людей от последствий его профессиональных ошибок.

Профессия военного летчика в полной мере относится к тем видам профессий, в которых отбор является обязательным, т.к. летный труд связан с деятельностью в необычных для человека условиях: отрыва от земли, искаженных пространственно-временных показате-

¹ Направленность личности – совокупность устойчивых мотивов, ориентирующих деятельность личности и относительно независимых от наличных ситуаций. Направленность характеризуется ее интересами, склонностями, убеждениями, идеалами, в которых выражается мировоззрение человека. Петровский А.В. Психология. Словарь. Издательство политической литературы, 1990

лей, интенсивного информационного воздействия, высокой вероятности опасных для жизни ситуаций, длительных психофизиологических перегрузок и т.д. Следовательно, при профессиональном отборе на летные специальности необходим строгий медицинский и психофизиологический контроль абитуриентов.

Однако при относительно равных физических и психофизиологических данных не все курсанты военно-авиационных училищ справляются с программой летной подготовки, а также не все выпускники становятся летчиками-профессионалами. Дело в том, что при уникальности жизненных обстоятельств каждого человека можно выделить общие причины, объясняющие замедление темпа профессионального развития или даже уход из профессии. Это психологические причины, в ряду которых – ослабление летной мотивации, хроническое снижение настроения и т.д. В условиях повышенной моральной и материальной ответственности военный летчик должен быть зрелой личностью, способной к всестороннему развитию и саморазвитию, преодолению психологических кризисов и профессиональных трудностей. Повышенные требования предъявляются к личности авиационного командира как руководителя и воспитателя.

В начале 1990-х годов в стране начали создаваться специализированные учебные учреждения для подготовки юношей к службе в авиации – общеобразовательные школы-интернаты с первоначальной летной подготовкой. В настоящее время всего в России 9 таких школ. В среднем каждая выпускает около 100 воспитанников в год. Предположим, что каждый второй выпускник школы мечтает стать военным летчиком. В таком случае, проблема пополнения авиационных кадров должна быть частично решена. Однако практика показывает, что конкурс в летные училища не увеличивается, школы-интернаты с первоначальной летной подготовкой не обеспечивают потребности авиационных училищ в абитуриентах. Так, в одной из лучших в стране – Московской областной школе-интернате с первоначальной летной подготовкой – только около 25 % выпускников поступали в авиационные училища, из них примерно половина – в летные училища (диаграмма 1,2).

И это происходит на фоне хорошо организованной работы в школе по воспитанию у юношей любви к авиации. Здесь функционируют различные кружки авиационной направленности, хорошо оборудованные специализированные классы, занятия проводят опытные педагоги. Воспитанники школы

принимают участие во многих авиационных мероприятиях (рис. 1,2,3,4).

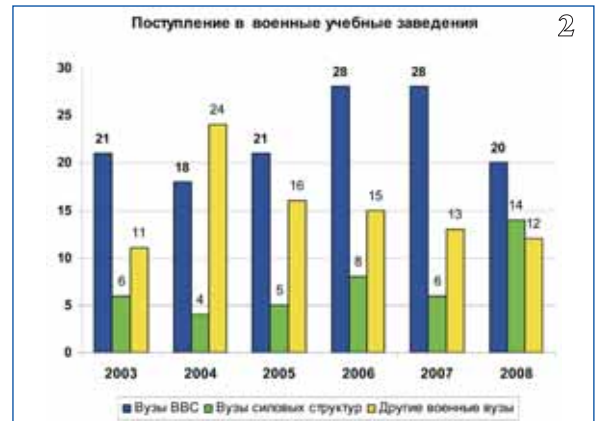
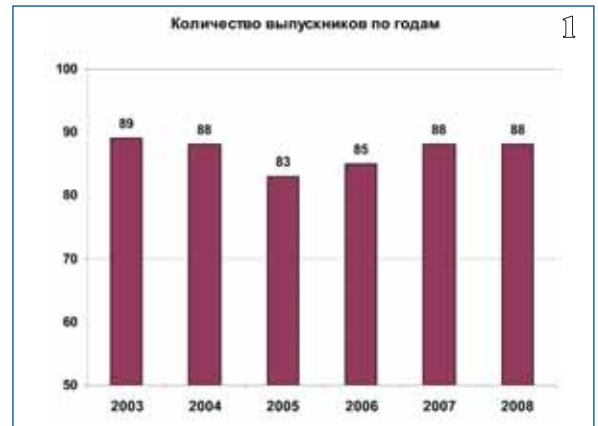
Основная причина заключается в том, что нельзя сформировать направленность молодежи к службе в авиации на примере одной школы в регионе. Потому и конкурс в саму школу, несмотря на очень хорошие условия обучения воспитанников, 1,3 – 1,4 человека на одно место.

Почему же проблемы формирования профессиональной направленности к авиационной профессии в стране оказались в тени? Причины здесь видятся различные. Одна из основных, по нашему мнению, в том, что одной из популярных тем на телеэкране стала дедовщина в армии. Комитеты матерей, правозащитники «стенной» стали на пути «беспредела» в армии. Формировался образ армии, аналогичный тюремному учреждению. В народе появился термин «в армию забреют» и спасение от нее – «откосить». Это общее неписаное правило больно ударило и по авиации. Молодежь фактически утратила направленность на военно-авиационную профессию.

На этом фоне происходит снижение эффективности работы РОСТО. Так, в авиации Московской городской организации (МГО) РОСТО (ДОСААФ) с 1991 года произошли следующие изменения. Из трех штатных аэроклубов остались два. Обе специализированных детско-юношеских спортивно-технических школы – парашютного спорта, СЛА и планеризма – из-за недостатка средств прекратили существование. По большей мере организации занимаются зарабатыванием денег для самовывживания, а не подготовкой молодежи.

Конкурс в летные училища стал составлять 1,3 – 1,5 человека на одно место. Самое опасное даже не в этой цифре, а в том, что около 20% абитуриентов в процессе прохождения отбора и сдачи экзаменов добровольно отказываются от поступления (табл. 1, в графе «по нежеланию»).

Такое положение не может удов-



летворять требованиям не только профессионального и психологического, но и обычного медицинского отбора. Потерять легче, чем найти; утратить веру, а затем через создание достойного имиджа профессии обрести ее – еще сложнее.

Качественный анализ показателей профессиональной пригодности кандидатов для поступления в летные училища показал, что до 83 % курсантов летных училищ принимаются по 3-й группе, а из них 90 % практически неспособны стать летчиками (из доклада начальника Службы безопасности полетов авиации ВС РФ генерал-лейтенанта Байнетова С.Д., неоднократно выступавшего на страницах «Авианорамы»).

Анализ причин авиационных происшествий по человеческому фактору



1. В кабине учебного самолета.



2. На тренаже в кабине учебного вертолета

2. (по различным источникам около 70% всех происшествий) становится если не бесполезным, то, по крайней мере, вызывает серьезные сомнения в том, что же является истинной причиной подобных происшествий – сам факт виновности конкретного летного экипажа (члена экипажа) или социальные последствия, которые «обеспечили» данное происшествие?

Летчики – выпускники училищ 1970–1980 годов – воспитаны любимым фильмом «В бой идут одни старики» с его поющей эскадрилей и Макарычем, роль которого очень убедительно сыграл актер Алексей Смирнов, фронтовой разведчик, полный кавалер ордена Славы. Именно Макарыч представлен не только опытным механиком, но и главным «психологом» коллектива, который вкладывает душу не столько в технику, сколько в молодых летчиков. Фильм вышел в свет около 40 лет назад, после этого военные летчики совершили много подвигов во имя Родины, но, к сожалению, данная тема достойно так и не продолжена в отечественном кинематографе. Отдельные передачи о наших лучших летчиках пилотажных групп «Русские Витязи» и «Стрижи» в определенной мере влияют на формирование позитивных взглядов на профессию, но этого явно недостаточно.

Возникает социальная необходимость решительной актуализации профессии летчика (авиатора). Для этого необходимо ярко, «в полный рост» показать все сложности в освоении профессии, путь, который необходимо преодолеть, прежде всего, в воспитании летного характера, преодолении страха перед первым прыжком с парашютом, первой посадкой при жестком минимуме погоды, дозаправкой в воздухе и др.

Профессиональная ориентация предназначена оказать помощь в выборе профессии, в частности, пробудить интерес к авиации, вызвать стремление стать летчиком, ознакомить молодежь с летной учебной и последующей работой, помочь выбрать летную специализацию в соответствии со склонностями и способностями.

Доказано, что чем раньше возникает интерес к военно-авиационной профессии, тем больше вероятность, что он будет устойчивым, а человек, выбравший этот путь, преодолеет все преграды на пути к достижению поставленной цели. Для подтверждения сказанного можно привести результаты исследования, в ходе которого были опрошены летчики высокой квалификации (таблица 2). Оказалось, что большинство из них еще в школьные годы определились в выборе профессии².

Обращает на себя внимание тот факт, что более раннее появление летного мотива позволяет летчику полнее состояться в своей профессии. Так, оказалось, что у летчиков более высокой квалификации (летчики-испытатели) выбор летной профессии состоялся в подавляющем большинстве случаев (80,6 %) в школе. При этом у них происходила реализация мотива выбора летной профессии в аэроклубах, авиамодельных кружках, парашютных секциях и т.д., что способствовало обогащению их первичных сведений о профессии специальными знаниями и практическим опытом.

Научно доказано, что именно в школьном возрасте необходимо начинать первые шаги в профессию, тем более такую сложную, как военно-авиационная. По законам возрастного психологического развития именно в юности человек впервые серьезно задумывается о своем будущем и ставит себе и окружающим вопросы «кем быть?» и «что делать?».

В настоящее время государство вкладывает значительные финансовые средства в модернизацию и создание новой авиационной техники. Имеет место тенденция увеличения денежного довольствия летного состава.

Вместе с этим продолжается бездумно-бездумное отношение к летному составу, которое выражается в увольнении из рядов Вооруженных сил летчиков-преподавателей, докторов наук, участников боевых действий в возрасте чуть более 50 лет. Анализ подготовки летчика до уровня доктора наук показывает, что, приобретая опыт летной работы в строевых частях (около 15 лет), в дальнейшем занимаясь научно-педагогической деятельностью по подготовке летного состава, докторов наук – летчиков моложе 46–47 лет быть не может в принципе. Безусловно, есть и доктора, не подготовившие ни одного кандидата наук, не написавшие ни одного слова об авиации, но это, скорее, досадное исключение, чем правило. Так на что тратятся государственные деньги? Причем увольняют преподавателей по непонятным правилам: одних с правом на пенсию с летного оклада, других без такого права. Объяснения просты – не положено, не соответствует ВУС (военно-учетной специальности). Попробуйте объяснить, почему преподаватель, из группы «не соответствующих» должен получать пенсию на 40% меньше своего коллеги, тоже летчика 1-го класса? Это обстоятельство превращает летную профессию в хобби, у которого очень короткий век (средняя продолжительность пребывания на летной работе около 15 лет), а далее пребывание в ВВС нецелесообразно по материальным причинам. Нерешенность данных вопросов в законодательном порядке также негативно отражается на формировании направленности молодежи к летной профессии. По этой причине, например, продолжает сокращаться число так называемых авиационных династий.

Разрешение проблем оснащения ВВС новой авиационной техникой, материальное стимулирование летной работы, непосредственное участие в пилотировании военных самолетов Верховным Главнокомандующим – все это необходимые, но явно недостаточ-

3. Воспитанники Московской областной школы-интерната с первоначальной летной подготовкой поддерживают команду регбистов ВВА имени Ю.А.Гагарина



² Введение в военно-авиационную профессию. Гандер и др. ВВИА им. проф. Н.Е.Жуковского, 2008.

ные условия для эффективного функционирования ВВС. Только высоко мотивированный профессионал способен освоить сложнейшую технику и с высоким качеством выполнить боевую задачу. При отсутствии устойчивого мотива и патриотических чувств любую технику можно загубить, а рискованные боевые задачи могут оказаться невыполненными.

Одним из направлений, оказывающим существенное влияние на формирование военно-профессиональной направленности молодежи на военно-авиационные профессии, является выпуск учебно-методической литературы для учащихся старших классов в рамках дисциплины «Основы безопасности жизнедеятельности». В декабре 2008 года в типографии Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н.Е. Жуковского в количестве 2000 экземпляров вышло в свет учебное пособие «Введение в военно-авиационную профессию» с видеоприложением на диске. Пособие издано за счет средств Министерства обороны с разрешения Главнокомандующего ВВС генерал-полковника А.Н. Зелина и при его следующем обращении к молодежи: «Учебное пособие «Введение в военно-авиационную профессию» направлено на выполнение важнейшей государственной задачи – подготовку будущих поколений защитников неба Родины. В семье, школе, в организациях РОСТО, спортивных клубах необходимо осуществлять целенаправленную профессиональную ориентацию, поскольку путь в авиацию начинается задолго до поступления в училище...». Главнокомандующий ВВС подчеркивает актуальность проблемы профессиональной ориентации молодежи к службе в ВВС РФ.

18 февраля в гарнизонном доме офицеров Военно-воздушной академии имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина состоялась презентация пособия при поддержке областного регионального отделения Всероссийской политической партии «Единая Россия». Положительные отзывы о пособии, запросы от заинтересованных организаций в настоящее время продолжают поступать. Теперь следует решать вопрос о его переиздании более солидным тиражом и рассылке по всем военкоматам и средним общеобразовательным школам России.

Важным представляется направление по привлечению к работе с молодежью увольняемых из ВВС авиаторов. Летчика может воспитать только летчик (Д.В. Гандер, 2004), справедливо и для представителей любой другой авиационной специальности. Далеко не каждый летчик с улыбкой идет учиться на менеджера или строителя. Он предпо-

	КВВАУЛ - летчики	СВВАУЛ- вертолетчики	ЧВВАУШ - штурманы	ВВВАИУ- инженеры, тыловики и др.	ТВВАИУРЭ - инженеры
Всего не прошли профессиональный отбор. Из них:	144	90	113	116	48
-по состоянию здоровья	43	70	63	7	4
-по результатам проф. псих. отбора	46	4	7	13	14
по дисциплинам вступительных экзаменов. В том числе:	8	9	14	24	4
-по математике	7	1	3	16	
-по физике	1	2	3	6	4
-по русскому языку		5	1		
-по физической подготовке		1	7	36	
Отказано в прохождении проф. отбора по недисциплинированности	4	2	3	1	1
ПО НЕЖЕЛАНИЮ УЧИТЬСЯ	29	5	26	35	10

читает заниматься любимым делом, и даже воспоминания о летной работе, не говоря уже о передаче своего опыта молодежи, согревают душу и сохраняют профессиональное достоинство. Преемственность в летной работе очень важна, так как профессиональный опыт каждого летчика уникален.

центры учебно-методической литературы с видео приложениями;

4. законодательно разрешить летчикам служить в Военно-воздушных силах с правом получения пенсии с последним классной квалификации по последней занимаемой должности (преподаватель, руководитель полетов, офицер

Таблица 1
Данные по отбору абитуриентов в училища ВВС за 2007 г.

Категория летного состава	Когда появилось желание стать летчиком			Реализация мотива				
	В школе	После школы	При обучении в училище	Аэроклуб	Авиа-моделизм	Параютный спорт	Книги об авиации	Выраженного интереса не было
Летчики – испытатели	80,6	6,4	13,0	20,0	40,0	3,3	16,7	20,0
Летчики строевых частей	59,1	20,8	20,1	4,8	7,6	6,1	34,0	47,5

Таким образом, для эффективного решения задачи формирования профессиональной направленности молодежи на освоение военно-авиационных профессий, по нашему мнению, необходимо:

1. сформировать общественное мнение о престижности, важности, почетности профессии военного летчика (специалиста) путем объединения усилий всех специалистов, имеющих отношение к воспитанию и обучению молодежи, а также активной помощи СМИ;
2. возобновить эффективную работу центров патриотического воспитания молодежи;
3. обеспечить средние общеобразовательные школы и вышеуказанные

штаба и т.д.). В противном случае мы разрываем преемственность в обучении летного состава и обеспечении безопасности полетов;

5. увольняемых офицеров необходимо привлекать к активной работе в центрах патриотического воспитания молодежи.

Выполнение данных условий будет способствовать возрождению престижа военно-авиационной профессии и, соответственно, эффективному формированию направленности на военно-авиационную профессию. В бой пойдут молодые, профессионально подготовленные летчики под руководством опытных командиров-инструкторов.

Таблица 2
Мотивация выбора летной профессии (в %)



Воспитанники с итальянскими летчиками «Фречче Триколори» на МАКС-2005.