

DIRECTIONS OF PSYCHOLOGICAL CARE FOR PATIENTS WITH ALZHEIMER'S DISEASE

SAMSONOVA Olga Pavlovna

psychologist

Center for psychological, pedagogical and medical-social support of children
Saratov, Russia

The article discusses the areas of activity of a psychologist in the process of assisting patients with Alzheimer's disease. The course of the disease takes place in several stages, which are characterized by different levels of cognitive impairment, and therefore the diagnosis of these disorders is one of the most important areas of psychologist's activity. An equally important area is the provision of psychological assistance to the family in which the patient with Alzheimer's disease is located.

Key words: Alzheimer's disease, dementia, cognitive impairment, diagnosis of cognitive functions, psychological assistance.

ВОЕННЫЕ НАУКИ

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ОПЫТА И ВОЗРАСТА ЛЕТЧИКОВ НА ЛЕТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ АМЕРИКАНСКИХ ВВС В 1953 ГОДУ

ЧЕРКАСОВА Ольга Александровна

научный сотрудник

ФГКВБОУ ВО «Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия им. профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)
г. Воронеж, Россия

В статье проанализировано влияние возраста и опыта летчиков на уровень авиационных происшествий на примере американских Военно-воздушных сил (ВВС) в 1953 г. Установлено, что молодые летчики с недостаточным опытом чаще всего делают ошибки, приводящие к авиационным происшествиям, а с увеличением возраста или приобретением опыта количество аварийных инцидентов уменьшается. Поэтому возникает необходимость обращать внимание на качественную подготовку к полетам молодых летчиков.

Ключевые слова: летные происшествия, возрастные изменения, опыт летчика, пилотирование самолетов, авиационные происшествия.

Проблема возраста личного состава ВВС развитых стран в послевоенный период играла важную роль, так как возрастные изменения оказывали значительное влияние на возможность боевого использования и обслуживания сложной авиационной техники. Правильное разрешение этой проблемы усложнялось тем, что летчики одинаково испытывают возрастные изменения не в равной степени, и с увеличением возраста не у всех одинаково изменяются умственные и физиче-

ские способности. Более того, до сих пор еще не в полной мере выяснено, насколько боевая подготовка и опыт личного состава уменьшают отрицательное влияние старения на различные стороны деятельности ВВС. К тому же, если с возрастом квалификация авиационного специалиста понижается, его можно с успехом привлечь к выполнению других важных задач, связанных главным образом с умственным, а не физическим трудом [2].

Нельзя определить влияние возраста на

качество выполнения всех задач ВВС и вывести средние показатели по отдельным военно-учетным специальностям [6]. Однако можно сделать вывод о влиянии возрастных изменений на пилотирование самолетов, поскольку по этому вопросу имеются сведения о количестве часов налета и летных происшествий. В рассматриваемых материалах, опубликованных в иностранной печати, ана-

лизируется зависимость летных происшествий от возраста и опыта летчиков [7; 8] и данные обо всех летных происшествиях, имевших место в американских ВВС во втором полугодии 1953 г. [8].

Средний возраст летчиков ВВС в тот период времени составлял 31 год. Их распределение по возрастным группам представлено в таблице 1.

Таблица 1

**ДИАГРАММА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ЛЕТЧИКОВ ПО ВОЗРАСТУ
(средний возраст летчиков – 31 год)**

Возраст летчиков							
Кол-во летчиков	до 22 лет	25	30	35	40	45	50 и более
	3	9	19	18	3	2	2

В таблице 2 приводятся данные о возрасте американских летчиков, имевших летные происшествия. Средний возраст американских летчиков, имевших летные происшествия этих летчиков – 28 лет (см. таблицу 2). Результаты показывают, что большинство летных происшествий падает на молодых

летчиков. Например, летчики в возрасте до 25 лет включительно составляют только 16% всего летного состава, однако на них приходится 40% всех происшествий. В 1953 г. наибольшее количество происшествий имели пилоты в возрасте 24 года и несколько меньше в возрасте 23-25 лет [2].

Таблица 2

**ДИАГРАММА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПО ВОЗРАСТУ ЛЕТЧИКОВ,
ИМЕВШИХ ЛЕТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ (средний возраст летчиков 28 лет)**

Возраст летчиков							
Кол-во летчиков	до 22 лет	25	30	35	40	45	50 и более
	5	35	19	15	2	0	0

Изменения количества летных происшествий на 100 тыс. часов, налетанных летчиками в качестве первых пилотов, в зависимости от их возраста и типа самолетов. Рассматривая данные по всем типам самолетов, можно заметить, что количество летных происшествий уменьшается с увеличением возраста летчиков [5; 3]. Основная причина: большой налет и профессиональный опыт. Исключение составляют летчики в возрасте более 40 лет. Однако у пилотов старших возрастов количество крупных летных происшествий настолько мало, что их можно не

учитывать при разработке мер по борьбе с ними [4]. Если рассматривать летные происшествия в целом, то окажется, что на летчиков в возрасте 40 лет и более, составляющих 3,2% всего летного состава и налетающих в качестве первых пилотов 1,7 % общего количества часов налета, приходилось 0,8% крупных летных происшествий. Происшествия, приходящиеся на летчиков старших возрастов, представляют интерес при оценке их способностей к успешному пилотированию самолетов с высокими летно-техническими данными. Несмотря на то, что

в настоящее время ввиду незначительного количества таких летчиков и происшествий, этот вопрос кажется несущественным, вполне возможно, что в будущем, в связи с усовершенствованием материальной части ВВС он приобретет большее значение.

В том случае, если в полетах будут участвовать преимущественно летчики старших возрастов, значение возраста, опыта летчиков и других факторов увеличится. С точки зрения отрицательной статистики роль летчиков старших возрастов кажется незначительной. Однако такое мнение является до некоторой степени ошибочным, поскольку этой возрастной группе поручаются самые ответственные и сложные задачи [2].

Анализ приведенных данных о влиянии возраста и опыта летчиков на летные происшествия показывает, что большинство происшествий падает на молодых летчиков и летчиков с недостаточным опытом и что с увеличением возраста или приобретением опыта количество происшествий уменьшается. Однако по некоторым типам самолетов, в частности реактивным истребителям, увеличение возраста летчиков (старше 35 лет) сопровождается увеличением количества летных происшествий. Это сопряжено главным образом с тем, что эта категория летчиков имеет недостаточное количество часов нале-

та. Независимо от типов самолетов количество летных происшествий среди летчиков указанного выше возраста весьма незначительно. Число летных происшествий может быть намного уменьшено за счет повышения квалификации молодых и малоопытных летчиков. Частично это может быть достигнуто путем более интенсивной боевой подготовки и тщательного контроля за ходом обучения летчиков. Поступление на вооружение новых самолетов с более высокими летно-техническими данными приводит к дополнительным изменениям в программе боевой подготовки; все это может изменить зависимость количества летных происшествий от возраста и опыта летчиков. Анализ любых изменений, связанных с летными происшествиями, всегда необходимо делать на основе ранее изученных данных. Если условия не меняются, можно всегда делать правильные предположения на будущее. Однако при значительном изменении условий использование устаревших выводов по ранее проведенным анализам влечет за собой неточности. Поэтому ими следует пользоваться осторожно. В целом можно сделать вывод, что наибольший процент летных происшествий и в дальнейшем будет приходиться на молодых летчиков. Поэтому логично обращать особое внимание на их подготовку.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авиация ВВС США: история и структура. – URL: <https://militaryarms.ru/armii-mira/vvs-usa>. (дата обращения: 22.05.2019).
2. Зеллер А., Мосли Х. Зависимость летных происшествий от возраста и опыт // Военный зарубежник. – № 7. – 1957. – С. 36-42.
3. Королев Л.М. Теория и практика психологического обеспечения военно-авиационной деятельности. Монография. – М.: Военный университет, 2002. – 221 с.
4. Лысакова Е.Н. Историко-методологический анализ отечественной авиационной психологии. Монография. – М.: изд-во СГУ, 2015. – 389 с.
5. Плотников И.И. Методология исследования и разработки экспериментальной системы управления ресурсами пилота в летной эксплуатации // Известия Самарского научного центра Российской академии наук, т. 14. – № 4(2). – 2012. – С. 514-518.
6. Щербаков А. Тайны авиакатастроф. – URL: <http://www.tinlib.ru>. (дата обращения: 21.05.2019).
7. Плотников И.И. Мягкие вычисления критических состояний ресурсов пилота для расчета вероятностей авиационных происшествий // Научный вестник МГТУ ГА. – 2013. – № 192. – С. 81-88.
8. Aircraft Accidents as Related to Pilot Age and Experience. The Journal of Aviation Medicine / F. Anchard, Zeller and Colonel Harry G. Moseley № 2, April 1951. – P. 171-179.

ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF EXPERIENCE AND AGE OF PILOTS AT THE FLIGHT ACCIDENTS OF THE AMERICAN AIR FORCES IN 1953

CHERKASOVA Olga Alexandrovna

Researcher

Military educational and scientific center of the Air Force «Air Force Academy
named after Professor N.E. Zhukovsky and Yu.A. Gagarin» (Voronezh)
Voronezh, Russia

The article analyzes the influence of the age and experience of pilots on the level of aviation accidents using the example of the American Air Force (Air Force) in 1953. It is established that young pilots with insufficient experience most often make mistakes that lead to aviation accidents, and with increasing age or acquiring experience the number of emergency incidents is reduced. Therefore, there is a need to pay attention to high-quality preparation for the flights of young pilots.

Key words: flight accidents, age-related changes, pilot experience, piloting aircraft, aviation accidents.

АВТОРАМ

Правила оформления статьи

- Язык статьи – русский
- Ориентация листа – А4 / Книжная
- Поля – 2 см со всех сторон
- Шрифт – Times New Roman
- Размер шрифта – 14 пт
- Выравнивание – по ширине страницы
- Расстановка переносов – нет
- Абзацный отступ – 1 см
- Межстрочный интервал – 1,5 (полуторный)
- Нумерация страниц – не ставится
- Таблицы – выполняются в редакторе Microsoft Word (не отсканированные и не в виде рисунка), должны располагаться в пределах рабочего поля
- Рисунки, графики, диаграммы – в тексте статьи, без обтекания
Издания печатаются в черно-белом варианте!
- Фотографии – разрешение не менее 300 dpi, черно-белые, не более 3, в тексте статьи, без обтекания
- Ссылки на источники и литературу – в соответствии с ГОСТ Р 7.0.5 – 2008
- Объем – от 4 страниц

Порядок оформления статьи

- Название статьи – заглавными буквами (на русском и английском языках)
- Сведения об авторе(ах) – фамилия, имя, отчество в именительном падеже, ученая степень/звание/должность полностью, полное название учреждения, город, страна (на русском и английском языках)
- Аннотация – объем до 500 знаков (на русском и английском языках)
- Ключевые слова – 5-7 слов и/или словосочетаний (на русском и английском языках)
- Текст статьи – на русском языке
- Список литературы