

- Лук'янова, 2001 – Лук'янова О. М. Медико-соціальні аспекти збереження здоров'я дітей, забезпечення їх гармонійного фізичного та інтелектуального розвитку / О. М. Лук'янова // Журнал АМН України. – 2001. - №7. – С.408-417.
- Лупаренко, 2010 – Лупаренко С. Є. Сутність, види та особливості здоров'язберігаючих технологій у дітей в умовах сучасного навколишнього середовища / С. Є. Лупаренко, О. І. Попов, П. І. Потеїко, Л. А. Суханова // Гігієна населених місць. – №55. – 2010. – С. 382- 386.
- Смирнов, 2003 – Смирнов С. К. Здоров'язберігаючі образовальні технології в роботі учителя і школи / С. К.Смирнов. – М., 2003. – 136 с.
- Чупаха, 2001 – Чупаха І. В. Здоров'язберігаючі технології в образовально-воспитательному процесі : научн.-практ. сб. інноваційного опыта / І. В. Чупаха, Е. З. Пужаєва, І. Ю. Соколова. – М. : Ілекса, 2001. – 400 с.

REFERENCES

- Honcharenko, 2009 – Honcharenko M. I. Valeopedahohichnyi slovnyk / M. I. Honcharenko, S. Іe. Luparenko. – Kh., 2009. – 148 s.
- Horashchuk, 2004 – Horashchuk V. Teoretychni i metodolohichni zasady formuvannia kultury zdorov'ia shkoliariv : avtoref. dys. na здobytta naukovogo stupenia kand. ped. nauk / V. Horashchuk. – Kh., 2004. – 21 s.
- Danylenko, 2009 – Danylenko H. M. Hihiienichni problemy vprovadzhennia zdorov'iaformuiuchykh prohram sered shkoliariv / H. M. Danylenko, T. B. Yefimova, T. V. Merkulova // Aktualni pytannia hihiieny ekolohichnoi bezpeky Ukrainy : zbirka tez dop. nauk.-prakt. konf. – K., 2009. – S.113-115.
- Zdorovesberehaiushchye tekhnolohyy v obshcheobrazovatelnoi shkole: metodolohiya analiza, formy, metody, opyt pryomeneniya : metod. rekomendatsyy / Pod red. M. M. Bezrukykh, V. D. Sonkina. – M., 2002.- 142 s.
- Kotsur, 2011 – Kotsur N. I. Zdorov'iazberihalni tekhnolohii u protsesi pidhotovky maibutnikh uchyteliv / N. I. Kotsur // Humanitarnyi visnyk DVNZ «Pereiaslav-Khmelnitskiy derzhavnyi pedahohichnyi universytet imeni Hryhoriia Skovorody. – №21. – 2011. – S. 124-128.
- Lukianova, 2001 – Luk'ianova O. M. Medyko-sotsialni aspekty zberezhenia zdorov'ia ditei, zabezpechennia yikh harmoniinoho fizychnoho ta intelektualnogo rozvytku / O. M. Luk'ianova // Zhurnal AMN Ukrainy. – 2001. – №7. – S.408-417.
- Luparenko, 2010 – Luparenko S. Іe. Sutnist, vydy ta osoblyvosti zdorov'iazberihaiuchykh tekhnolohii u ditei v umovakh suchasnoho navkolyshnoho seredovyscha / S. Іe. Luparenko, O. І. Popov, P. І. Poteiko, L. A. Sukhanova // Hihiiena naselenykh mist. - №55. – 2010. – S. 382-386.
- Smyrnov, 2003 – Smyrnov S. K. Zdorovesberehaiushchye obrazovatelnye tekhnolohyy v rabote uchytelia y shkoly / S. K. Smyrnov. – M., 2003. – 136 s.
- Chupakha, 2001 – Chupakha Y. V. Zdorovesberehaiushchye tekhnolohyy v obrazovatelno-vospitatelnom protsesi se : nauchn.-prakt. sb. ynnovatsyonnoho opyta / Y. V. Chupakha, E. Z. Puzhaeva, Y. Іu. Sokolova. – M. : Yleksa, 2001. – 400 s.

Надійшла до друку 10.06.15.

УДК 159.9

Ольга Кушнір

ФОРМУВАННЯ ОСОБЛИВИХ НЕТЕХНІЧНИХ ВМІНЬ ТА НАВИЧОК У МАЙБУТНІХ ПІЛОТІВ ЗАСОБАМИ ТЕОРЕТИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ

Висока аварійність у світовій цивільній авіації, пов'язана з недостатнім рівнем професійної надійності льотного складу, вимагає активізації зусиль щодо вдосконалення системи професійної підготовки майбутніх пілотів. Численні науково-практичні дослідження з різних аспектів проблеми професійної надійності до теперішнього часу не принесли бажаного

результату – людина як і раніше залишається самою «слабкою ланкою» системи повітряних перевезень. Аналіз структури професійної надійності льотного складу і системи професійної підготовки майбутніх пілотів виявив з одного боку – наявність специфічних нетехнічних навичок, які впливають на безпеку польотів і проявилися як необхідні в результаті вдосконалення повітряних суден, а з іншого боку – можливості засобів теоретичної підготовки щодо їх формування.

Обґрунтовано необхідність цілеспрямованих зусиль щодо забезпечення у майбутніх пілотів наявності стійкої навички формування коректної ситуаційної усвідомленості, як чутливого сприйняття елементів обстановки в єдиному просторово-часовому континуумі, усвідомлене сприйняття їх значення, а також проектування їх в найближче майбутнє. Встановлено, що навичка формування коректної ситуаційної усвідомленості буде стійкою і ефективною тільки за умов наявності інших специфічних нетехнічних навичок льотного складу: саморегуляції та самоконтролю. Які в свою чергу, забезпечуються на базі рефлексії і конструктивної мотивації, що формуються у майбутніх пілотів так само цілеспрямованими впливами засобів теоретичної підготовки.

Ключові слова: майбутні пілоти, професійна надійність, льотна діяльність, нетехнічні навички, людський фактор, ситуаційна усвідомленість, саморегуляція, самоконтроль, рефлексія, мотивація.

Высокая аварийность в мировой гражданской авиации, связанная с недостаточным уровнем профессиональной надёжности лётного состава, требует активизации усилий по совершенствованию системы профессиональной подготовки будущих пилотов. Многочисленные научно-практические исследования по разным аспектам проблемы профессиональной надёжности до настоящего времени не принесли желаемого результата – человек по-прежнему остаётся самым «слабым звеном» системы воздушных перевозок. Анализ структуры профессиональной надёжности лётного состава и системы профессиональной подготовки будущих пилотов обнаружил с одной стороны – наличие специфических нетехнических навыков, которые влияют на безопасность полётов и проявились как необходимые в результате совершенствования воздушных судов, а с другой стороны – возможности средств теоретической подготовки по их формированию.

Обоснована необходимость целенаправленных усилий по обеспечению у будущих пилотов наличия устойчивого навыка формирования корректной ситуационной осознанности, как чувственного восприятия элементов обстановки в едином пространственно-временном континууме, осознанное восприятие их значения, а также проецирование их в ближайшее будущее.

Установлено, что навык формирования корректной ситуационной осознанности будет устойчивым и эффективным только при условии наличия других специфических нетехнических навыков лётного состава: саморегуляции и самоконтроля. Которые в свою очередь, обеспечиваются на базе рефлексии и конструктивной мотивации, формирующихся у будущих пилотов так же целенаправленными воздействиями средств теоретической подготовки.

Ключевые слова: будущие пилоты, профессиональная надёжность, лётная деятельность, нетехнические навыки, человеческий фактор, ситуационная осознанность, саморегуляция, самоконтроль, рефлексия, мотивация.

High accident rate in the world civil aviation, related to the insufficient level of professional reliability of flight crews, requires intensified efforts in improving future pilots' training. Numerous scientific and practical studies on various aspects of professional reliability has not yielded the desired result yet – a man still remains the «weakest link» in the air transport system. In the analysis of the structure of flight crews' professional reliability and the system of professional training for future pilots it was found out that there are specific non-technical skills which affect flight safety and appeared to be necessary as a result of improving the aircraft on the one hand, and the opportunity for non-technical skills formation by means of theoretical training on the other hand.

The necessity of concerted efforts to ensure the availability of sustainable skills to develop correct situation awareness for future pilots has been proven as sensory perception of the elements of a situation in the same space-time continuum, the conscious perception of their meaning, as well as projecting them in the nearest future.

Formation of correct situational awareness skill is a complex intellectual act, as it consists of several stages: sensory contact with information; decoding of information; understanding of information; integration of the received information into the whole unit (when receiving contradictory information – it is necessary to prioritise sources); extrapolation of integrated results (image of flight) at the flight intervals specified by the flight section. The application of this skill (especially in the non-standard flight situation) is one of the leading factors of pilot's professional reliability that affects flight safety directly. Among the recommendations to strengthen work in this direction is to form situational awareness skill by plotting the retrospective causality models of aviation accidents for their in-depth analysis.

It was found that the formation of the correct skill of situational awareness would be sustainable and effective only if the other specific non-technical skills of flight crews are present, such as: self-regulation and self-control, which in turn are provided based on reflection and constructive motivation forming by means of theoretical training for future pilots.

Key words: *future pilots, professional reliability, flight operations, non-technical skills, human factors, situational awareness, self-regulation, self-control, reflection, motivation.*

Постановка проблемы. Современная авиационная техника, обеспеченная новейшими достижениями научно-технического прогресса, достигла высокой степени эксплуатационной надёжности и отказобезопасности. Однако при этом статистические показатели аварийности в мировой гражданской авиации, тем не менее, остаются стабильно высокими. Анализ авиационных катастроф свидетельствует о том, что наиболее частой основной причиной их возникновения является так называемый «человеческий фактор» (совокупность ограничений возможностей человека и недостатков его профессиональной надёжности). Изменения в операционной и интеллектуальной структуре лётной деятельности, произошедшие одновременно с совершенствованием систем воздушных судов, привели к перераспределению степени значимости отдельных профессионально важных качеств лётного состава, значительному повышению требований к некоторым из них. Стабильно высокая аварийность «по вине человека» указывает на то, что система профессионально-психологического отбора и профессиональной подготовки лётного состава не адаптировалась к стремительно изменившимся условиям эксплуатации воздушных судов и требует внесения научно обоснованных корректив и дополнений. При этом особую обеспокоенность у исследователей авиационных происшествий вызывает часто низкий уровень развития нетехнических навыков, что является основной причиной снижения эффективности работоспособности лётного экипажа. Поэтому проблема поиска новых путей формирования нетехнических умений и навыков у будущих пилотов является одной из наиболее актуальных в сфере обеспечения безопасности полётов.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопрос о структуре профессиональной надёжности лётного состава и мерах её обеспечения стоит в центре исследования авиационной психологии с самых первых дней возникновения этой отрасли знаний. В качестве приоритетного направления исследований изначально был избран психологический

анализ особенностей летного труда, изучение психологических механизмов, обеспечивающих выполнение летной деятельности. Стремительное многоплановое изменение особенностей работы членов лётных экипажей на каждом этапе технического переоснащения авиации (от поршневых самолётов к реактивным и сверхзвуковым, возрастание скоростей полёта и количества необходимой для успешного пилотирования информации и т.д.) приводило к необходимости активизации усилий авиационных психологов, динамичному пересмотру ими результатов своих исследований. Ключевой проблемой обеспечения профессиональной надёжности лётного состава всё это время была и остаётся задача моделирования структуры профессиональной надёжности и определение путей обеспечения необходимых уровней развития каждого из выявленных компонентов в их связи и взаимосвязи.

На сегодня поиск решения этой задачи осуществляется по всем научным направлениям, связанным с созданием и эксплуатацией воздушной техники, отбору и подготовке авиационного персонала, обеспечению его профессионального здоровья и долголетия и т.д. Наиболее эффективным средством формирования профессиональной надёжности лётного состава является тренажёрная подготовка, как процесс моделирования особенностей предстоящей деятельности в земных условиях, создание оптимальных условий адаптации к деятельности. По разным аспектам тренажёрной подготовки значительный вклад в проблему формирования профессиональной надёжности внесли Е. Деревянко, Ю. Воронцов, Н. Кобельков, В. Кодола, В. Кузнецов, В. Мыльников, И. Найдёнов, Е. Шерышев и многие другие. Средства физической и психофизиологической подготовки так же являются значимым инструментарием достижения соответствия психофизиологического состояния пилота особым факторам полёта. Развитию и совершенствованию этого аспекта формирования профессиональной надёжности посвящены исследования К. Брыкова, Т. Джамагарова, А. Горелова, Ю. Демьяненко, Р. Макарова, В. Марищука и других. Психологическая подготовка лётного состава к особенностям лётной работы присутствует в каждом из вышеперечисленных направлений подготовки (тренажёрной, физической и психофизиологической). Недостатки в психологической готовности пилотов, выявленные статистикой расследования авиапроисшествий, активизировали поиск возможностей по расширению средств формирования нетехнических умений и навыков лётного состава. В последние годы по специальным аспектам психологической подготовки лётного состава проведено большое количество научно-практических исследований (В. Бодров, Д. Гандер, В. Козлов, Р. Макаров, С. Мельник, В. Пономаренко Н. Плотников и другие). Однако практика эксплуатации воздушных судов свидетельствует о недостаточности мер, предпринимаемых для нивелирования рисков, связанных с человеческим фактором. Экипаж самолёта, по-прежнему

остаётся самым «слабым звеном» системы авиационных перевозок. Авиационные психологи – эксперты в области анализ авиационных катастроф, происходящих с самыми современными, высокоавтоматизированными самолётами, предполагают, что низкий уровень развития нетехнических навыков пилотов указывает на системный недостаток профессиональной подготовки лётного состава. Нетехническая подготовка или, как ее принято называть в гражданской авиации, подготовка в области человеческого фактора – важнейший компонент в формировании профессиональной готовности пилота и его надежности в целом [Козлов, 2007: с.18]. При этом исследователи единодушны в том, что человеческие ресурсы экипажа имеют очень сложную, слабо изученную динамику, а программы подготовки, технические системы пока еще очень механистичны и едва вписываются в такой сложный феномен, каким является человек [Плотников, 2003: с.226]. Тем не менее, другого пути к обеспечению безопасности полётов, кроме поиска средств повышения профессиональной надёжности лётного состава, в реалиях современности не существует.

Цель написания статьи: обоснование необходимости активизации усилий по формированию нетехнических навыков у будущих пилотов; выявление нетехнических навыков лётного состава, уровень развития которых значительно влияет на безопасность полётов, но находится вне системы целенаправленного формирования и развития средствами теоретической подготовки; определение путей оптимизации системы обеспечения профессиональной надёжности будущих пилотов в области человеческого фактора средствами теоретической подготовки.

Изложение основного материала. Профессиональная надёжность пилота – комплексная характеристика, которая определяется, как способность сохранять заданное качество деятельности при усложнении условий труда [Козлов, 2007: с.2]. По определению Р. Макарова, профессиональная надёжность пилота – это мера стабильности интеграции мотивационных, эмоциональных, интеллектуальных и психофизиологических компонентов деятельности, направленных на эффективное обеспечение профессиональных функций в экстремальных режимах, в заданное время [Макаров, 2003: с.130]. Лётная деятельность содержит высокое количество рисков и происходит в условиях постоянного психоэмоционального напряжения. Профессиональная подготовка будущих пилотов учитывает особенности предстоящих условий и соответственно содержит свои специфические компоненты. Так, к обучению по специальности «пилот» допускаются только лица, прошедшие профессионально-психологический отбор и подтвердившие наличие задатков и способностей, необходимых для успешного освоения лётной профессии. К сожалению, средствами профессионально-психологического отбора на современном этапе обеспечить полное

соответствие психики обучаемого параметрам, обеспечивающим психологическую составляющую профессиональной надёжности, не возможно по целому ряду объективных причин. Например, исследования Лаборатории человеческих ресурсов ВВС США показали, что даже среди летчиков, уже прошедших сито отбора, операторские возможности разнятся в 5-6 раз. Разница в скорости обработки информации может составлять и доли секунд, но это время становится критическим при выполнении сотен операций [Плотников, 2003: с.178]. Далее, психофизиологическая подготовка будущих пилотов к лётной работе имеет свой специфический характер. Она не только является продолжительной по времени, цикличной и гетерохронной, но и ориентирована на формирование кроме прочих необходимых возможностей человека, ещё и особых компенсаторных, защитно-приспособительных механизмов. Ведь суть надёжности действий пилота – в формировании экорезервов, т.е. новых свойств, дающих возможность функционировать психофизическим системам на фоне воздействия экстремальных факторов как в нормальной среде [Пономаренко, 2006: с.26].

Таким образом, профессиональная подготовка будущих пилотов должна системно обеспечивать высокий уровень технических навыков пилота (как способность выполнять правильные действия пилотирования) в совокупности со специфическими нетехническими навыками, обеспечивающими выполнение эффективного управления воздушным судном при возникновении особых условий полёта. Профессиональное мастерство лётного состава может быть реализовано во время особой ситуации в полёте только при наличии высокого уровня развития психоэмоциональной устойчивости каждого из членов лётного экипажа. Именно это профессионально важное качество лётного состава может гарантировать рациональность мышления и правильность действий в экстремальных ситуациях. Функциональную надёжность принятия и реализации решения как надёжность пилота в условиях выполнения полётного задания в интегративном целом будут определять следующие компоненты: высокий уровень социальной мотивации пилота; хорошая профессиональная подготовленность пилота; устойчивость организма к неблагоприятным факторам полёта; высокая интеллектуальная работоспособность в экстремальных условиях полёта; резервы организма, обусловленные «психофизиологической стоимостью» профессиональной деятельности пилота; высокая общая работоспособность [Макаров, 2003: с.271].

Анализ существующей системы профессиональной подготовки будущих пилотов, указывает на то, что среди перечисленных выше компонентов к нетехническим навыкам, которые могут формироваться на более высоком, чем существующий, уровне, относится высокая интеллектуальная работоспособность в экстремальных условиях полёта. Обучающие пилота подходы на современном этапе большей частью

ориентированы на обеспечение его навыков решать интеллектуальные задачи в простых условиях, и не гарантируют эффективности при высоком психоэмоциональном возбуждении. Если у пилота развился стресс, то все, чему он был научен, окажется нереализованным [Козлов, 2007: с.8]. К сожалению, даже обучение действиям при возникновении особых случаев в полёте на современных тренажёрах не обеспечивает гарантированного формирования навыка стабильной интеллектуальной деятельности под воздействием стрессоров у лиц с низким (в рамках условной годности по результатам профессионально-психологического отбора), уровнем психоэмоциональной устойчивости. С такими курсантами – будущими пилотами необходима дополнительная работа по формированию их психологической готовности к действиям при особых ситуациях в полёте. Их нетехнические умения требуют особого внимания со стороны инструкторско-педагогического состава и специальных целенаправленных формирующих воздействий. На сложность такого воздействия указывают современные психологи. Так, В. Бодров, отмечает, что возможности развития сложных способностей и профессионально важных качеств в процессе профессионализации ограничены как особенностями самого процесса развития, так и временными лимитами. Причинами такого положения являются препятствия, ограничения, связанные с индивидуальными психологическими особенностями человека, с недостаточной разработкой теории и практики профессиональной подготовки, довольно динамичным характером многих видов деятельности (периодическим изменением их содержания, средств, условий) и, наконец, отсутствием учета индивидуальных особенностей в процессе обучения и самой деятельности [Бодров, 2001: с.172]. Уровень современных научных знаний о допустимых пределах психофизиологии операторов любой транспортной системы можно пока считать интуитивным: широкий комплекс воздействий внешней среды, в том числе и не только земных, оказывается малоизученным [Плотников, 2003: с.180].

Однако, устойчивое преобладание среди причин авиакатастроф тех, которые связаны с низким уровнем нетехнических умений и навыков пилотов, требуют внедрения в систему профессиональной подготовки лётного состава новых подходов, перераспределения приоритетов при формировании разных компонентов профессиональной надёжности.

Психологический анализ лётной деятельности выявил особенности мыслительной деятельности пилота. Так, сенсорно-перцептивный процесс восприятия информации, протекающий без усилий в наземной деятельности, во время пилотирования воздушного судна состоит из ряда этапов:

- сенсорный контакт с информацией;
- декодирование информации;
- осмысление информации;

– интеграция полученной информации в единое целое (при получении противоречивой информации – определение приоритетности источников);

– экстраполяция интегрированного результата (образа полёта) на промежутки времени, заданные участком полёта.

Результатом такого сложного интеллектуального действия является владение пилотом ситуационной осознанностью.

Понятие «ситуационной осознанности» ввёл в практическую психологию и обосновал Мик Эндсли. В его трактовке это: «чувственное восприятие элементов обстановки в едином пространственно-временном континууме, осознанное восприятие их значения, а также проецирование их в ближайшее будущее» [Эндсли, 1989: с.111]. Техническое переоснащение самолёта в соответствии с достижениями научно-технического прогресса, многократно усложняет задачу пилота по формированию ситуационной осознанности. Так, только с 1950-го по 1980 г. количество приборов на панели управления в самолете увеличилось примерно в 10 раз, а время на выполнение отдельных операций сократилось в 5-7 раз. Если ещё в середине прошлого века самолёты гражданской авиации имели не более 10-15 функций управления, то сегодня на самых современных лайнерах «Боинг 787», «А – 350/380» число функций приближается к 100 и более [Плотников, 2003: с.112]. Такая динамика требует дополнительных усилий по обучению будущего пилота формированию ситуационной осознанности. Образ полёта в данном контексте представляет собой субъективную обработку объективной информации о полёте, в результате которой сформировано понимание текущего состояния воздушного судна и всех элементов деятельности, так или иначе связанных с ним. Можно предположить, что формирование подобной возможности получения полномасштабной мысленной картины со всеми связями и взаимосвязями, обеспеченной одновременно результатами экстраполяции, достигается благодаря наличию соответствующего навыка системного мышления. Применение такого навыка (особенно – в нестандартной ситуации полёта) является одним из ведущих факторов профессиональной надёжности пилота и напрямую влияет на безопасность полёта. Среди рекомендаций по активизации работы в данном направлении - обучение умению построения ситуационной осознанности методом графического построения моделей причинно-следственных связей произошедших авиакатастроф для их глубокого анализа [Кушнир, 2014: с. 134-137]. Выполнение предложенного моделирования обеспечит будущих пилотов опытом системного мышления, на базе которого навык корректной ситуационной осознанности будет формироваться в процессе реальной лётной деятельности более эффективно. Однако, для эффективности любой интеллектуальной деятельности под воздействием негативных факторов полёта, одновременно необходим и навык управления собственными эмоциональными состояниями.

Стресс является реакцией не столько на внешние обстоятельства ситуации, сколько на внутренне отношение к ним, продиктованное особенностями взаимодействия между личностью и окружающим миром. Это в большой степени продукт наших когнитивных процессов, образа мыслей и оценки ситуации, знания собственных возможностей (ресурсов), степени обученности способам управления и стратегии поведения, их адекватному выбору [Бодров, 2001: с.99].

Таким образом, психологами разработаны приёмы управления эмоциональными состояниями, которым можно не только научиться, но и довести до состояния навыка. Основным подходом такой регуляции является умение предварительного психологического программирования действий, с последующей их регуляцией в ходе самоё деятельности под воздействием негативных факторов. Фундаментом реализации такого умения являются психологическая настройка на работу в определённых условиях и знания о собственной модели поведения, полученной в результате рефлексии. Именно рефлексивные умения должны детерминировать формирование специфических личностных черт, способностей, интересов и других качеств, адекватных сложной лётной работе. Настройки, адекватные представлению об особенностях деятельности и типичных для самого себя реакциях, обеспечат конструктивную модель саморегуляции.

Одно из первых исследований функции саморегуляции надёжности человека-оператора провел М. Котик, который отметил, что для обеспечения нормального функционирования организма и целенаправленной деятельности процессы саморегуляции осуществляются на биологическом, психофизиологическом и психологическом (неосознанном и осознанном) уровнях. М. Котик и А. Емельянов предложили схему организации предметного действия в сфере информационных процессов, согласно которой функция саморегуляции заключается в том, что субъект «на основе представлений (по прошлому опыту) о собственной надёжности оценивает степень неопределенности возникшей задачи и исходя из этого так организует ее информационную базу или доводит обобщение образа до такого уровня, который позволяет ему снять эту неопределенность и решить задачу» [Емельянов, 1993: с.67].

Следующий нетехнический навык, обеспечивающий профессиональную надёжность лётного состава, требующий дополнительных усилий по его формированию средствами теоретической подготовки на первых этапах профессионализации - самоконтроль за своими действиями по управлению и регулированию трудового процесса, а также за результатами деятельности.

Самоконтроль лётного персонала должен выполнять функцию компенсации вероятных ошибок, нарушений в деятельности и осуществляется путем проверки субъектом своих действий, их дублирования, усиления значимости гностических движений, углубленной оценки ожидаемого

результата и использования этой оценки по механизму обратной связи для коррекции конкретных управляющих воздействий [Бодров, 2001: с.101].

Самоконтроль можно рассматривать как один из обязательных этапов саморегуляции, но при этом формировать его в качестве умения, а далее – навыка, отдельными целенаправленными воздействиями на этапе первоначального лётного обучения.

Ключевым фактором самодиагностики будущими пилотами состояния нетехнических навыков и принятия решения о необходимости их совершенствования является осознание их роли и значения в предстоящей профессиональной деятельности. Для реализации данного действия рекомендовано использовать системный анализ авиационных происшествий [Кушнир, 2011: с.131-135].

Таким образом, любой из перечисленных выше нетехнических навыков обеспечивается следующими обязательными условиями: рефлексия будущего пилота, мотивация на самосовершенствование, изучение рациональных подходов формирования необходимых умений и навыков, активная работа мышления.

Бесспорно, на базе одних совокупностей личностных черт и функциональных возможностей, требуемые нетехнические навыки будут формироваться эффективнее, на базе других – сложнее. Можно предположить, что когнитивные стили и эмоциональная устойчивость отдельных курсантов не требуют дополнительной коррекции. Однако, те курсанты, которые склонны к острым стрессовым реакциям, увеличивают угрозы и риски безопасности полётов, тем самым требуя совершенствования системы их профессиональной подготовки в области формирования особых нетехнических навыков.

Выводы и перспективы дальнейших исследований. Практика эксплуатации современных воздушных судов указывает на необходимость активизации усилий по формированию у будущих пилотов специфических нетехнических навыков, обеспечивающих надёжность их интеллектуальной деятельности при возникновении особых ситуаций в полёте.

Установлено, что на современном этапе не в полной мере реализованы возможности теоретической подготовки в области формирования тех нетехнических навыков, которые имеют влияние на безопасность полётов и могут быть сформированы у будущих пилотов при целенаправленном воздействии.

Основой эффективной работы пилота является обладание им максимально полной и корректной ситуационной осознанностью в каждый момент выполнения полётного задания. Навык формирования ситуационной осознанности является основным среди тех нетехнических, которые влияют на безопасность полётов и обеспечиваются средствами теоретической подготовки.

Стабильность интеллектуальной деятельности в полёте в том числе – обеспечивающей формирование корректной ситуационной осознанности – обеспечивается такими нетехническими навыками пилота, как саморегуляция и самоконтроль. Данные возможности пилота так же должны обеспечиваться целенаправленными воздействиями теоретической подготовки.

Фундаментом формирования указанных выше навыков должны стать адекватная рефлексия и, на её базе – корректная мотивация, которые также обеспечиваются средствами теоретической подготовки по алгоритму «знания» – «умения» – «навык».

Дальнейшие исследования данной проблемы ориентированы на расширение перечня нетехнических навыков лётного состава, влияющих на безопасность полётов и поддающихся формированию средствами теоретической подготовки. По каждому такому навыку необходимо разработать и научно обосновать рекомендации по его диагностике, формированию и корригированию. Результатом исследований должна стать сформированная система мер повышения профессиональной надёжности будущих пилотов в области нетехнических навыков средствами теоретической подготовки.

ЛИТЕРАТУРА

- Бодров, 2001* – Бодров В. А. Психология профессиональной пригодности : [учебное пособие для вузов] / Вячеслав Алексеевич Бодров – М. : ПЕР СЭ, 2001. – 511 с.
- Емельянов, 1993* – Емельянов А. М., Котик М. А. Природа ошибок человека-оператора на примерах управления транспортными средствами. – М. : Транспорт, 1993 г. – 252 с.
- Козлов, 2009* – Козлов В. В. Главная характеристика пилота. – М. : ОАО «Аэрофлот – РА», 2009. – 68 с.
- Кушнир, 2011* – Кушнир О. А. Актуальность использования анализа авиационных происшествий в системе формирования психологической готовности будущих пилотов к реальной лётной деятельности. – Труды ОРАП. Выпуск № 23. – М.: ОРАП, 2011. – С.131-135.
- Кушнир, 2014* – Кушнир О. А. Формирование навыка построения ситуационной осознанности у будущих пилотов путём анализа моделей причинно-следственных связей произошедших авиакатастроф / О. А. Кушнир// научовой журнал «Молодий вчений». – Херсон : видавничий дім «Гельветика», 2014. – № 6 (09). Частина 2. – С.134-137.
- Макаров, 1990* – Макаров Р. Н. Основы формирования профессиональной надёжности лётного состава гражданской авиации: [учеб.пособ.] / Роберт Никитович Макаров – М. : Воздушный транспорт, 1990. – 384 с.
- Плотников, 2003* – Плотников Н. И. Ресурсы воздушного транспорта : [моногр.] / Николай Иванович Плотников. – Новосибирск : Академия экономики и управления, 2003. – 328 с.
- Пономаренко, 2006* – Пономаренко В. А. Психология человеческого фактора в опасной профессии. – Красноярск: «Поликом», 2006. – 629 с.
- Эндсли, 1989* – Endsley, M. (1989). Pilot situation awareness : The challenge for the training community. In Proceedings of the Interservice/Industry Training Systems Conference (I/ITSC), (pp.111-117). Ft. Worth, TX: American Defense Preparedness Association.

REFERENCES

- Bodrov, 2001* – Bodrov V. A. Psihologija profesional'noj prigodnosti : [uchebnoe posobie dlj avuzov] / Vjacheslav Alekseevich Bodrov – M.: PER SJE, 2001. – 511 s.
- Emel'janov, 1993* – Emel'janov A.M., Kotik M.A. Priroda oshibok cheloveka-operatora na primerah upravlenija transportnymi sredstvami. – M. : Transport, 1993 g. – 252 s.

- Kozlov, 2009* – Kozlov V. V. Glavnaja harakteristika pilota. – M. : OAO «Ajeroflot– RA», 2009. – 68 s.
- Kushnir, 2011* – Kushnir O. A. Aktual'nost' ispol'zovanij aanaliza aviacionnyhproisshestvij v sisteme formirovanija psihologicheskoj gotovnosti budushhij pilotov k real'noj l'jotnoj dejatel'nosti. – Trudy ORAP. Vypusk № 23. – M. : ORAP, 2011. – s. 131-135.
- Kushnir, 2014* – Kushnir O. A. Formirovanie navyka postroenija situacionnoj osoznannosti u budushhij pilotov putjom analiza modelej prichinno-sledstvennyh svyazej proizoshedshih aviakatastrof / O. A. Kushnir // naukoviy jurnal «Molodoj uchjonyj». - Kherson: vidavnichiy dim «Gelvetika», 2014. – № 6 (09). Chastina 2. – С.134-137.
- Makarov, 1990* – Makarov R. N. Osnovy formirovanija professional'noj nadjozhnosti l'jotnogo sostava grazhdanskoj aviacii : [ucheb.posob.] / Robert Nikitovich Makarov – M. :Vozdushnyj transport, 1990. – 384 s.
- Plotnikov, 2003* – Plotnikov N. I. Resursy vozdušnogo transporta : [monogr.] / Nikolaj Ivanovich Plotnikov. – Novosibirsk: Akademija jekonomiki i upravlenija, 2003. – 328 s.
- Ponomarenko, 2006* – Ponomarenko V. A. Psihologija chelovecheskogo faktora v opasnoj professii. – Krasnojarsk: «Polikom», 2006. – 629 s.
- Endsley, 1989* – Endsley, M. (1989). Pilot situation awareness : Thech allenge for the training community. In Proceedings of the Interservice / Industry Training Systems Conference (IITSC), (pp.111-117). Ft. Worth, TX: American Defense Preparedness Association.

Надійшла до друку 11.07.2014.

УДК 378. 12 : 327 (477)

Олександр Нікітчин

ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНОГО, ФІЗИЧНОГО І ДУХОВНОГО ЗДОРОВ'Я УКРАЇНСЬКОЇ МОЛОДІ ЗАСОБАМИ ЕТНОВИХОВАННЯ І ГРОМАДСЬКОЇ СОЦІАЛІЗАЦІЇ

У статті автор розкриває суть поняття «традиція», звертає увагу на педагогічне значення традицій як результату виховних зусиль народу протягом багатьох віків, наголошується, що через систему традицій кожен народ відтворює себе, свою духовну культуру, свій характер і психологію власних дітей. Розкривається суть звичаїв і обрядів: звичай, як відображено в статті, є правила, які здавна існують у громадському житті і побуті певного народу, суспільної групи, колективу, а обряди (або ритуали) – це такі форми поведінки, що склалися історично, для яких характерні: 1) стереотипність, повторюваність без змін; 2) символічність (кожна обрядова пісня цюсь символізує).

Автор у статті наголошує, що залучення молоді до дійової участі у традиціях і звичаях рідного народу давало їм змогу практично пізнавати культурно-історичний досвід, бути продовжувачем справ батьків і дідів. У статті подано стислий зміст дитячої діяльності і поведінки відповідно до основних календарних свят та обрядів, під час яких у молоді формується повноцінне соціальне і фізичне здоров'я.

Отже, у статті доведено, що народні традиції, звичаї, обряди та релігійні свята виконували роль не тільки регуляторів суспільного порядку, особистої поведінки, а й вважалися важливим фактором формування здорового способу життя.

У статті відзначаються кращі традиції козацького виховання дітей та молоді, раціонального використання кращих здобутків козацької педагогіки в сучасній практиці валеологічного виховання.

Ключові слова: здоров'я молоді, етновиховання, громадська соціалізація, традиції, обряди, звичаї, релігійні свята, здоровий спосіб життя запорожців.

В статтє автор раскрывает суцность понятия «традиции», обращается внимание на педагогическое значение традиций как результата воспитательных усилий народа на