

УДК 159.9

Кушнир Ольга Александровна

кандидат педагогических наук,

доцент кафедры безопасности полётов Кировоградской лётной академии

Национального авиационного университета,

25005, г. Кировоград, ул.Добровольского, 1, центр общественных связей КЛА

НАУ, e-mail: csgslau@mail.ru

ORCID 0000–0001–5521–9198

ЭМОЦИОНАЛЬНАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ В СТРУКТУРЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ НАДЁЖНОСТИ ЛЁТНОГО СОСТАВА И ПУТИ ЕЁ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СРЕДСТВАМИ ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ

Статистика расследования авиационных происшествий мировой гражданской авиации указывает на то, что в системе профессиональной подготовки лётного персонала, несмотря на значительные меры по её совершенствованию, на современном этапе продолжают оставаться риски, связанные с профессиональной надёжностью будущих пилотов.

Установлено, что основой рационального мышления и конструктивного поведения пилотов под воздействием эмоциогенных факторов (т. е. их профессиональной надёжности) является способность к регуляции собственных эмоциональных состояний. Иными словами — эмоциональная или стрессоустойчивость.

Выявлена зависимость уровня эмоциональной устойчивости от психофизиологических особенностей каждого индивида и ряда его личностных характеристик. Доказано, что личностные характеристики, обеспечивающие высокий уровень эмоциональной устойчивости, поддаются формированию и развитию средствами теоретической подготовки.

Определены направление и структура дальнейших исследований, обеспечивающих разработку системы целенаправленных психолого-педагогических воздействий на профессиональную надёжность будущих пилотов в сфере обеспечения её профессионально важных качеств.

Ключевые слова: будущие пилоты, профессиональная надёжность, эмоциональная устойчивость, лётная деятельность, профессионально-психологический отбор, стресс, эмоциогенные факторы, личностные характеристики.

Постановка проблемы. Лётная работа относится к самым сложным видам профессиональной деятельности человека, так как протекает в условиях повышенного психоэмоционального напряжения. Автоматизация процессов пилотирования самолёта и повышение степени отказоустойчивости современных воздушных судов не снизили требований к эмоциональной устойчивости пилотов, а наоборот — усложнили механизмы протекания стрессовых реакций при возникновении особых случаев полёта. В таких условиях возникла необходимость более глубокого исследования роли эмоциональной устойчивости в структуре профессиональной надёж-

ности лётного состава и усилению мер по повышению её уровня в процессе профессиональной подготовки будущих пилотов.

Анализ последних исследований и публикаций. Анализ расследований авиационных катастроф, происходящих во всём мире в последние годы, указывает на то, что преобладающей основной причиной их возникновения являются недостатки профессиональной надёжности членов лётных экипажей. Более того — прослеживается тенденция увеличения удельного веса негативных событий, обусловленных нестандартными действиями персонала. Системный анализ причин ошибочного действия пилота (специалиста) при расследовании авиационного происшествия, разработанный В. В. Козловым, позволил аргументированно доказать, что пилот является всего лишь исполнителем ошибочного действия, основная причина которого скрывается в виде недостатков наземных компонентов авиационной системы [3, с.67]. А. А. Ворона, Д. В. Гандер, В. В. Козлов, Р. Н. Макаров, В. А. Пономаренко и другие эксперты доказали, что в основе профессиональной надёжности лётного состава лежат профессионально важные качества, наличие которых обеспечивается как профессионально-психологическим отбором, так и последующим целенаправленным формированием средствами профессиональной подготовки. Структуру, особенности и алгоритмы диагностики и формирования этих качеств исследовали такие современные учёные, как В. А. Бодров, В. В. Лапа, Н. А. Лемещенко Р. Н. Макаров, Н. И. Плотников, В. А. Пономаренко и другие. Высокую эффективность подтвердили разработанные подходы формирования профессионально важных качеств средствами тренажёрной (Е. А. Дервянко, Ю. В. Воронцов, Н. О. Кобельков, В. Г. Кодола, В. Г. Кузнецов, В. Г. Мыльников, И. Н. Найдёнов, Е. И. Шерышев и многие другие) и специальной физической (К. И. Брыков, Т. Т. Джамгагаров, А. А. Горелов, Ю. К. Демьяненко, Р. Н. Макаров, В. Л. Марищук и другие) подготовок. Высоких результатов в области авиационной педагогики и психологии достигли А. А. Благинин, С. С. Бубнова, Н. Д. Завалова, Р. Н. Макаров, Н. В. Якимович и многие другие. Однако при этом, по мнению многих исследователей проблемы, до настоящего времени не все возможности теоретической подготовки в области формирования нетехнических навыков лётного состава реализованы. Среди основных причин такого положения дел то, 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 [8, с.226]. Заслуженный лётчик-испытатель А. Земляной указывает на то, что достижения в области вычислительной техники, существенное улучшение качеств и надежности датчиков параметров полета (включая местоположение воздушного судна), положений рычагов управления и управляющих поверхностей самолета, совершенствование конструкции силовых приводов рулей, появление электронных индикаторов для отображения пилотажно-навигационной информации — все это обусловило, с одной стороны, значительное расширение функциональных возможностей систем автоматического управления полетом, а

с другой — существенные изменения в процессах восприятия летчиком приборной (инструментальной) информации, стремительное многократное усложнение структуры его интеллектуальной деятельности [2]. Таким образом, новые условия пилотирования самолёта требуют разработки, научного обоснования и внедрения в систему профессиональной подготовки будущих пилотов новых психолого-педагогических подходов формирования их профессиональной надёжности.

Цели статьи: проанализировать степень значения эмоциональной устойчивости в структуре профессиональной надёжности лётного состава; обосновать необходимость активизации усилий по разработке, научному обоснованию и внедрению в систему профессиональной подготовки будущих пилотов новых психолого-педагогических подходов совершенствования эмоциональной устойчивости; определить приоритетные пути её совершенствования средствами теоретической подготовки.

Изложение основного материала. С первых дней появления лётных специальностей вопрос о структуре профессиональной надёжности её носителей встал очень остро, так как цена ошибок и несоответствий требованиям деятельности в этой сфере труда несоизмеримо велика. Обнаружилось, что далеко не каждый физически здоровый человек может стать хорошим пилотом и что для успешного овладения лётным делом он должен обладать определенными психофизиологическими качествами, то есть возник вопрос о необходимости практической оценки профессиональной пригодности, проведения психологического отбора лётного состава [1]. Для претендентов на освоение лётной специальности был разработан и внедрён профессионально-психологический отбор, который в значительной мере решал проблемы психофизиологического обеспечения лётной работы. К сожалению, на современном этапе по ряду объективных причин только средствами профессионально-психологического отбора обеспечить соответствие претендента на лётное обучение требованиям лётной деятельности не представляется возможным. Более того, одновременно с техническим переоснащением воздушной техники происходит динамичная трансформация профессиограммы и психограммы процесса пилотирования. При этом с первых дней существования профессии «пилот» и до текущего момента вопрос эмоциональной устойчивости неизменно остается одним из самых актуальных в структуре профессиональной модели лётного состава. Было установлено, что именно эмоциональная устойчивость является фундаментом, на котором при возникновении особой ситуации в полёте могут быть реализованы остальные профессионально важные качества пилота. Таким образом, профессиональная надёжность пилота обеспечивается уровнем его эмоциональной устойчивости.

Понятие эмоциональной устойчивости не однозначно трактуется разными психологами. Так, некоторые авторы (Л. М. Аболин (1987), М. И. Дьяченко и В. А. Пономаренко (1990) и др.) рассматривают эмоциональную устойчивость как «устойчивость эмоций», а не функциональную устойчивость человека к эмоциогенным условиям. Другая точка зрения (Т. Рибо (1899), Е. А. Милеряна (1966, 1974), С. М. Оя (1969),

О. А. Черниковой (1980), Н. А. Аминова и ряда других) заключается в том, что эмоциональная устойчивость равнозначна эмоциональной стабильности, так как они говорят об устойчивости определенного эмоционального состояния.

Мы будем рассматривать эмоциональную устойчивость в контексте своего исследования как способность сохранять рациональное мышление и конструктивное поведение под воздействием эмоциональных факторов. Данная возможность человека не является однородной. Согласимся с мнением о том, что можно различить 3 уровня эмоциональной устойчивости: эмоционально-волевой (степень волевого владения человеком своими эмоциями), эмоционально-моторный (устойчивость психомоторики) и эмоционально-сенсорный (устойчивость сенсорных действий) [7]. Следовательно, ответственность за первый уровень эмоциональной устойчивости большей степенью ложится на систему профессиональной подготовки, а за следующие два — на профессионально-психологический отбор.

Бесспорно, что на базе одних совокупностей личностных черт и функциональных возможностей эмоциональная устойчивость будет формироваться эффективнее, на базе других — сложнее. Однако степень влияния её уровня на профессиональную надёжность требует активизации усилий. Более того, профессиональную надёжность пилота характеризует не столько уровень текущих показателей профессионально важных качеств, сколько их психоэмоциональные резервы, т. е. новые свойства, дающие возможность функционировать психофизическим системам на фоне воздействия экстремальных факторов как в нормальной среде [9]. Следовательно, усилия по целенаправленному формированию эмоциональной устойчивости тождественны процессу развития резервного потенциала профессионально важных качеств.

По определению Р. Н. 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 [5].

Именно от психологической готовности пилота к экстремальным ситуациям зависит рациональность (или не рациональность) его поведения. Очевидно, что нерациональное поведение свидетельствует об эмоциональной неустойчивости.

В. А. Пономаренко указывает на то, что сила и продолжительность воздействия особой ситуации зависят от психического состояния человека, т. е. аварийная ситуация по своему содержанию может быть одной и той же, но формы её отражения в сознании индивидуума будут самые разнообразные [9, с.125]. Стресс является реакцией не столько на физические свойства ситуации, сколько на особенности 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 [1, с. 97].

Таким образом, один из ведущих аспектов формирования эмоциональной устойчивости находится в плоскости освоения теоретических знаний о природе и специфике стресса, обученности рациональным способам мышления, управляющих эмоциональными состояниями.

Психолого-физиологическое содержание проблемы функциональной надежности обуславливается наличием таких специфических для человека функциональных систем организма, его свойств, как реактивность, адаптивность, изменчивость в ответ на воздействие факторов внешней и внутренней среды. С позиций же включения человека в сферу деятельности, обеспечения адекватного приспособления к содержанию и условиям трудового процесса эти свойства должны обладать, с одной стороны, определенной устойчивостью, стабильностью, а с другой — достаточной пластичностью, приспособляемостью к факторам деятельности [6]. То есть рациональность управления своими эмоциональными состояниями является тоже показателем профессиональной надёжности.

Эпидемиологические и клинические наблюдения свидетельствуют о том, что в человеческой популяции существует не менее 30 % индивидов, сохраняющих нормальные физиологические показатели даже при длительных и остро выраженных напряжениях. Все это указывает на то, что в живых организмах есть механизмы устойчивости к различного рода стрессам. Вследствие познания этих механизмов возможна выработка адекватных методов реабилитации, способных поднять устойчивость человека к воздействию стрессовых факторов (эмоциональную устойчивость) [10].

Особую значимость психоэмоциональная устойчивость приобретает на современных высокоавтоматизированных самолетах. Во время работы «автопилота» пилот находится в состоянии невысокого психофизиологического напряжения, поэтому внезапное возникновение особой ситуации вызывает его стремительный рост. Если у пилота низкая психоэмоциональная устойчивость, то вероятность возникновения стресса в этих условиях существенно возрастает [3].

На сегодня в арсенале экстремальной психологии существует целый ряд методик, направленных на тренировку навыка управления эмоциональными состояниями. Их авторы указывают на то, что способам преодоления стресса можно обучиться так же, как и любым другим навыкам, изучив ситуационные детерминанты, или «триггеры» стрессовой реакции, на основании чего в стрессовых ситуациях выбирать наиболее эффективные стратегии управления эмоциональными состояниями [11].

Для использования подобных методик в процессе теоретической подготовки будущих пилотов необходимо подготовить широкую информационную базу данных, характеризующую возможные особые ситуации в полёте в их разнообразии и непредсказуемости. Источником такой информации эффективно могут служить результаты расследования авиакатастроф, произошедших с типами воздушных судов, к эксплуатации которых готовятся обучающиеся [4].

Как показывает практика и ранее проведенные исследования в ГНИИ авиационной и космической медицины Минобороны РФ, реакция пилотов

на нештатную ситуацию бывает разной. Типы реакций на стрессор зависят от имеющегося уровня эмоциональной устойчивости. Группа риска — пилоты с низкой эмоциональной устойчивостью — характеризуется, прежде всего, нарушением функционирования психических систем: страдает восприятие (сужается поле зрения — «тоннельный» эффект — и замедляется скорость), падает темп переработки информации, ухудшается работа памяти, в частности, воспроизведение информации, хранящейся в ней, блокируется мыслительная деятельность и т. д. Пилот переходит с уровня сознательного регулирования своих действий на уровень рефлекторного регулирования, что осуществляется по принципу «стимул — реакция», т. е. воспринял сигнал — отреагировал на него. Ни о каком целенаправленном регулировании поведения и действий в таком состоянии не может быть и речи. Тем более исключается системное представление о происходящем. В результате надежность пилота падает, и он совершает ошибки [3].

Следовательно, обучение навыкам управления эмоциональными состояниями должно основываться на личностно ориентированных подходах, так как степень эмоциональной устойчивости всегда индивидуальна и во многом зависит от физиологических особенностей и личностных характеристик.

К первым относятся тип нервной системы и гормональные особенности (люди с пониженным уровнем кортизола в крови менее подвержены воздействию стрессоров). Ко вторым — уровень самооценки, уровень субъективного контроля, уровень личностной тревожности, баланс мотивации достижения и избегания (люди, мотивированные на достижение чего-либо, легче переносят стрессовую ситуацию, чем люди, мотивированные на избегание неудач) [10].

Основой работы будущих пилотов над освоением методик управления эмоциональными состояниями является наличие у них навыков рефлексии, волевой регуляции деятельности и корректной мотивации.

Таким образом, эмоциональная устойчивость, как ключевой компонент профессиональной надёжности, находится в высокой степени взаимосвязи с уровнем интеллекта, навыками рефлексии и волевой регуляции деятельности, структуры мотивации и может совершенствоваться только целенаправленным воздействием на весь комплекс перечисленных профессионально важных качеств.

Выводы и перспективы дальнейших исследований. Проблема совершенствования профессиональной подготовки будущих пилотов в области человеческого фактора на современном этапе не теряет своей актуальности и значимости. Совершенствование технических возможностей самолёта не снимает психоэмоциональной нагрузки на членов лётного экипажа, а наоборот — делает её ещё более сложной, что активизирует усилия по поиску средств совершенствования эмоциональной устойчивости пилотов.

При разнохарактерной трактовке понятия «эмоциональная устойчивость» в контексте мер по управлению безопасностью полётов наиболее оптимально рассматривать эмоциональную устойчивость как способность пилота обеспечивать эффективную деятельность по управлению воздушным судном под воздействием эмоциогенных факторов.

Обладателям одних физиологических особенностей добиваться такого результата легче, другим типам личности — сложнее. Однако система теоретической подготовки будущих пилотов должна обеспечить психологическую готовность каждого выпускника к работе под воздействием эмоциональных факторов.

Разработанные психологами методики должны быть адаптированы к теоретической подготовке будущих пилотов посредством использования результатов расследования реальных авиационных катастроф и другой информации об особенностях каждого этапа полёта, каждого вероятного условленного полётного задания и т. д. Дальнейшие исследования проблемы должны сформировать соответствующую базу данных с разработанными соответствующими методиками её использования для развития эмоциональной устойчивости будущих пилотов. А так же обеспечить разработку комплексной системы психолого-педагогических целенаправленных воздействий по формированию навыков волевой регуляции деятельности, самоконтроля, рефлексии, самодиагностики и т. д.

Список использованных источников и литературы

1. Бодров В. А. Психология профессиональной пригодности: [учебное пособие для вузов] / Вячеслав Алексеевич Бодров — М.: ПЕР СЭ, 2001. — 511 с.
2. Земляной А. Ф. КВС — летчик, а не оператор САУ. Чем обуславливается уровень профессионализма современного летчика / А. Ф. Земляной // международный авиационно-космический журнал «АВИАПАНОРАМА». — М.: ООО «Высокие технологии и инновации». — 2013. — № 2 (98).
3. Козлов В. В. Безопасность полётов: от обеспечения к управлению / В. В. Козлов. — М.: «Оперативная полиграфия», 2010. — 270 с.
4. Кушнир О. А. Формирование навыка построения ситуационной осознанности у будущих пилотов путём анализа моделей причинно-следственных связей произошедших авиакатастроф / О. А. Кушнир // науковий журнал «Молодий вчений». — Херсон: видавничий дім «Гельветика», 2014. — № 6 (09). Частина 2. — С.134–137.
5. Макаров Р. Н. Авиационная психология и педагогика / Р. Н. Макаров. — М.: Издательство Международной академии проблем человека в авиации и космонавтике, 2002. — 490 с.
6. Медведев В. И. Устойчивость физиологических и психологических функций человека при действии экстремальных факторов / В. И. Медведев. — Л.: Наука, 1982. — 104 с.
7. Платонов К. К. Психология летного труда / К. К. Платонов. — М.: Воениздат, 1960. — 351 с.
8. Плотников Н. И. Ресурсы воздушного транспорта: [моногр.] / Николай Иванович Плотников. — Новосибирск: Академия экономики и управления, 2003. — 328 с.
9. Пономаренко В. А. Психология человеческого фактора в опасной профессии / В. А. Пономаренко. — Красноярск: «Поликом», 2006. — 629 с.
10. Психология экстремальных ситуаций для спасателей и пожарных / под общ. ред. Ю. С. Шойгу. — М.: «Смысл», — 2007. — 318 с.
11. Хлудова О. В. Психотехники по формированию стрессоустойчивости личности к экстремальным ситуациям (материалы для тренинга) / О. В. Хлудова. — Тамбов: Издательство ТГТУ, 2004. — 28 с.

References

1. Bodrov V. A. Psihologija professional'noj prigodnosti: [uchebnoe posobie dlja vuzov] / Vyacheslav Alekseevich Bodrov — M.: PER SJE, 2001. — 511 s.

- Zemljanoj A. F. KVS — letchik, a ne operator SAU. CHem obuslovlivaetsja uroven' profesionalizma sovremennogo letchika / A. F. Zemljanoj // mezhdunarodnyj aviacionno-kosmicheskij zhurnal «AVIAPANORAMA». — M.: OOO «Vysokie tehnologii i innovacii». № 2 (98) 2013.
- Kozlov V. V. Bezopasnost' poljotov: ot obespechenija k upravleniju. — M.: «Operativnaja poligrafija», 2010. — 270 s.
- Kushnir O. A. Formirovanie navyka postroenija situacionnoj osoznannosti u budushhih pilotov putjom analiza modelej prichinno-sledstvennyh svyazey proizoshedshih aviakatastrof / O. A. Kushnir // naukovij zhurnal «Molodij vchenij». — Herson: vidavnichij dim «Gel'vetika», 2014. — № 6 (09). CHastina 2. — S.134–137.
- Makarov R. N. Aviacionnaja psihologija i pedagogika. — M.: «Izdatel'stvo Mezhdunarodnoj Akademii problem cheloveka v aviacii i kosmonavtike», 2002. — 490 s.
- Medvedev V. I. Ustojchivost' fiziologicheskikh i psihologicheskikh funkcij cheloveka pri dejstvii jekstremal'nyh faktorov / V. I. Medvedev. — L. : Nauka, 1982. — 104 s.
- Platonov K. K. Psihologija letnogo truda. — M. : Voenizdat, 1960. — 351s.
- Plotnikov N. I. Resursy vozdušnogo transporta : [monogr.] / Nikolaj Ivanovich Plotnikov. — Novosibirsk: Akademija jekonomiki i upravlenija, 2003. — 328 s.
- Ponomarenko V. A. Psihologija chelovecheskogo faktora v opasnoj professii. — Krasnojarsk: «Polikom», 2006. — 629 s.
10. Psihologija jekstremal'nyh situacij dlja spasatelej i pozharnyh. pod obshhej redakciej J U. S. SHoju. — M.: «Smysl», — 2007. — 318 s.
11. Hludova O. V. Psihotehniki po formirovaniju stressoustojchivosti lichnosti k jekstremal'nym situacijam (materialy dlja treninga). — Tambov: Izdatel'stvo TGTU, 2004. — 28 s.

Кушнір Ольга Олександрівна

кандидат педагогічних наук,

доцент кафедри безпеки польотів Кіровоградської льотної академії

Національного авіаційного університету

ЕМОЦІЙНА СТІЙКІСТЬ У СТРУКТУРІ ПРОФЕСІЙНОЇ НАДІЙНОСТІ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ ТА ШЛЯХИ ЇЇ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАСОБАМИ ТЕОРЕТИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ

Резюме

Статистика розслідування авіаційних пригод у світовій цивільній авіації вказує на те, що в системі професійної підготовки льотного персоналу, незважаючи на значні заходи щодо її вдосконалення, на сучасному етапі залишаються численні ризики, пов'язані з професійною надійністю майбутніх пілотів.

Встановлено, що основою раціонального мислення та конструктивної поведінки пілотів під впливом емоційних факторів (тобто їх професійної надійності) є здатність до регуляції власних емоційних станів. Іншими словами — емоційна або стресова стійкість.

Виявлено залежність рівня емоційної стійкості від психофізіологічних особливостей кожного індивідууму та деяких його особистісних характеристик. Доведено, що особистісні характеристики, що забезпечують високий рівень емоційної стійкості, піддаються формуванню та розвитку засобами теоретичної підготовки.

Визначено напрямок й структуру подальших досліджень, спрямованих на розробку системи цілеспрямованих психолого-педагогічних впливів на професійну надійність майбутніх пілотів у сфері забезпечення її професійно важливих якостей.

Ключові слова: майбутні пілоти, професійна надійність, емоційна стійкість, льотна діяльність, професійно-психологічний відбір, стрес, емоційні фактори, особистісні характеристики.

Kushnir Olga Aleksandrovna

Ph.D.,

Associate professor of Flight Safety Department at Kirovograd Flight Academy of National Aviation University

EMOTIONAL STABILITY IN THE STRUCTURE OF PROFESSIONAL RELIABILITY OF FLIGHT CREW AND THE WAYS OF ITS IMPROVEMENT BY MEANS OF THEORETICAL TRAINING

Abstract

Formulation of the problem. Contemporary conditions of the aircraft operation complicate the psychological structure of flight crew activities and exacerbate emotional stability of flight crew members. The need for a more detailed investigation of the role of emotional stability in the structure of professional reliability of flight crew has appeared, as well as the intensification of measures to master its level in the process of future pilots' training.

Analysis of recent research and publications. Since the appearance of this branch of knowledge, aviation psychologists examine the problem of emotional stability and the ways to master its level for future pilots. There are a number of researchers who have investigated the possibilities in this direction using simulation training (E. A. Derevyanko, Y. V. Vorontsov, N. O. Kobelkov, V. G. Kodola, V. G. Kuznetsov, V. G. Mylnikov, I. N. Naydenov, E. I. Sheryshev, etc.), while others examined physical and psychophysiological training. Psychological and pedagogical training also received considerable attention (K. I. Brykov, T. T. Dzhamagarov, A. A. Gorelov, Y. K. Demyanenko, R. N. Makarov, V. L. Marishchuk and others), however it was found that theoretical training has significant resources for the research in this direction.

Aims of the article: to analyse the degree of importance of emotional stability in the structure of professional reliability of flight crew; to justify the need to intensify efforts in order to develop new psychological and pedagogical approaches for improving emotional stability; identify the preferred ways of its improvement by means of theoretical training.

The main content of the article: At present, professional and psychological selection, used in aviation, due to a number of objective reasons does not solve the problem of ensuring compliance with the requirements of flight activity by the applicant.

Emotional stability of many modern future pilots requires improvement, since it is the basis of professional reliability.

Based on some innate features, emotional stability is formed better, whereas based on other features — worse, though it is the ability to maintain rational thinking and constructive behavior under the influence of emotiogenic factors.

Thus, one of the leading aspects of the formation of emotional stability is in acquiring theoretical knowledge about the nature and specificity of stress, trained with rational ways of thinking that control emotional states.

Psycho-emotional stability gains special significance in modern highly automated aircrafts and causes the need to intensify efforts for its formation and development for future pilots.

Conclusions and prospects for further research. Emotional stability as a key component of professional reliability, is highly related to the level of intelligence, skills of reflection and volitional regulation of activity, structure of motivation and can be improved only by means of targeted impact on the entire complex of these professionally important qualities.

The methodologies developed by psychologists should be adapted to the theoretical training of future pilots by means of using the results of the aircraft accidents investigation and other information about the features of each stage of flight, the probability of each complicated flight task, etc. Further research of this problem should form an appropriate database with developed appropriate methodologies of its use for the development of emotional stability of future pilots. As well as to ensure the development of a comprehensive system of psycho-pedagogical targeted impact on the formation of skills of volitional regulation, self-control, reflection, self-diagnosis, etc.

Стаття надійшла до редакції 09.03.2015