

що в ієрархії кожен працівник тягнеться до свого рівня некомпетентності. Спільна тенденція така, що з часом кожна вакансія буде заміщена працівником, недостатньо компетентним для виконання своїх обов'язків [3, с. 7]. Таким чином, некомпетентність може стати ще однією з причин помилок.

На основі аналізу роботи Н. Мешкати [3] можна прийти до висновку, що кожен процес взаємодії людини з машиною потребує контролю документації, контролю втручання, безпеки процедур; облаштування робочого місця згідно з умовами роботи; розвитку міжгрупової комунікації, через тренінги, інструктажі, доступні пояснення «що і як»; індивідуальний підхід до розвитку уваги, пам'яті людини-оператора.

Список літератури

1. Reason J. Human error: models and management [Електронний ресурс] BMJ 2000; 320 (7237):768-70 – Режим доступу: <http://www.bmj.com/content/320/7237/768>.
2. Norman D. A. Design rules based on analyses of human error. Communications of the ACM, 4 (1983), 254-258.
3. Питер Л. Дж., Халл Р. Принцип Питера или почему дела идут кривь и вкось [Електронний ресурс]/Л.Д. Питер. – Астрель, 2012. – 384 с. – Режим доступу: <http://www.pqm-online.com/assets/files/lib/books/piter.pdf>
4. Meshkati N. Human factors in large-scale technological systems accidents [Електронний ресурс] Three Mile Island, Bhopal, Chernobyl. Ind. Crisis Q. 5:131 – 54(1991) – Режим доступу <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/108602669100500203>

*Науковий керівник: Власова-Чмерук О.М.,
ст. викладач*

УДК 005.963.1:159.9:629.7

Закревська А.І.

Національний авіаційний університет, Київ

ПСИХОЛОГІЧНА ПІДГОТОВКА СУЧАСНОГО ФАХІВЦЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

За статистичними даними, більший відсоток щорічних авіакатастроф трапляється не через системний збій, а саме через людський фактор. Це один із найважливіших елементів в професійній діяльності сучасного фахівця цивільної авіації. Тому кожен спеціаліст повинен пройти психологічну підготовку задля успішного польоту.

Вже починаючи з 70 років ХХ століття почали проводити дослідження на комплексних тренажерах. Вони були розроблені на основі декількох методик: опитування та аналізу поведінки членів екіпажу. Їх метою було дослідити емоційну складову реагування екіпажу під час екстрених ситуацій. У сучасному світі міжнародні організації ICAO, IATA та IOSA вимагають використання програм Crew Resources Management (CRM), Controlled Flight Into Terrain (CFIT), Approach and Landing Accidents Reduction (ALAR) та LOFT для розвитку не технічних навичок авіаційного персоналу [4].

Crew Resources Management – це програма, що навчає членів екіпажу використовувати індивідуальні риси особистості та вміння керувати задля

підвищення надійності його роботи. Вона має на меті ознайомити фахівців з наступними напрямками навчання [1]:

1. Навички спілкування та групові стосунки.
2. Розуміння ситуації в кабіні пілота та за межами літака.
3. Вирішення проблеми в умовах розбіжностей думок.
4. Розвиток лідерських якостей та умінь сприймати думку інших.
5. Подолання власного і командного стресу.
6. Аналіз польоту.

На сам перед кожен психолог повинен розробити план тренувань, який містить в собі наступні етапи:

Теоретичне вивчення. Це один із перших етапів і він є основним. Задача психолога ознайомитися та проаналізувати індивідуальні особливості кожного члена екіпажу, принципи людського фактора та підібрати певні програми підготовки (CRM-Training).

Проходження спеціальних тренінгів. На цьому етапі члени екіпажу навчаються взаємодіяти один з одним та удосконалюють навички комунікації та передачі інформації. Для цього застосовують тренажери зі спеціальними сценаріями (LOFT-Training).

Аналіз даних, отриманих при проходженні певних програм, дозволяють підвищити рівень підготовки персоналу та закріпити сформовані навички комунікації.

Велику увагу в психологічній підготовці приділяють концепції «емоційного інтелекту». Ця теорія була представлена Джоном Масром та Петром Соловєєм в 1990 році. «Суть емоційного інтелекту в тому, що кожна людина має інтелектуальну складову, яка відповідає за абстрактне мислення та емоційну складову, яка у вигляді сигналів передає регулярні та помітні значення стосунків і цілісне число усіх основних емоцій. Тому поєднання цих сторін дозволяє людині глибше пізнати себе».[2]

Високий рівень емоційного інтелекту допомагає пілоту більш чітко зрозуміти проблему та знайти ефективніше рішення на основі власного та командного сприйняття ситуації. Для виявлення рівня емоційного інтелекту використовують тести «Emotional intelligence test Goleman» та «emotional intelligence test Berkeley» [3].

Отже, психологічна підготовка є найголовнішою складовою безпеки польоту. Тому психолог може внести значний внесок у справу збереження життя екіпажу та багатьох інших людей.

Список літератури

1. Зиньковская С.М. Рисковать профессионально: системный взгляд на проблему человеческого фактора в опасных профессиях: монография / С. М. Зиньковская / Екатеринбург: Урал. гос. пед. ун-т, 2006. – 514 с.
2. Brown J. Emotional intelligence. Computing Canada – 2001 – Т. 27. – № 2 – с. 25-32.
3. Marcellin J.D. The Pilot Factor: a fresh look of CRM / Plane&Simple Solutions – 2014 – 131 с.
4. Циркуляр ИКАО (247-А№/148) Человеческий фактор: сб. материалов // Человеческий фактор в управлении и организации. – №10. – 1993

*Науковий керівник: Власова-Чмерук О.М.,
ст. викладач*