

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет лінгвістики та соціальних комунікацій
Кафедра авіаційної психології

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач випускової кафедри

Помиткіна Л. В.

«__» _____ 20__ р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
БАКАЛАВР

Тема: Емоційний інтелект як компонент психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів на різних етапах навчання

Виконавець: Закревська Анна Ігорівна

Керівник: канд. психол. наук, доцент кафедри авіаційної психології

Ічанська Олена Михайлівна

Нормоконтролер: завідувач лабораторії, викладач

Гордієнко Катерина Олександрівна

Київ 2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет лінгвістики та соціальних комунікацій

Кафедра авіаційної психології

Спеціальність 053 «Психологія»

Освітньо-професійна програма «Психологія»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ Помиткіна Л.В.

«__» _____ 2021 р.

Завдання

на виконання дипломної роботи

Закревської Анни Ігорівни

1. Тема дипломної роботи: «Емоційний інтелект як компонент психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів на різних етапах навчання», затверджена наказом ректора № 408/ст від 12.03.2021 р.

2. Термін виконання роботи: з 10.05.2021 по 20.06.2021

3. Вихідні дані до роботи: вибірка –студенти – пілоти, 30 осіб; у дослідженні були використанні методики: «Опитувальник емоційного інтелекту «ЕМІн» (Д.В.Люсін)», Бостонський тест на стресостійкість, Тест С.В. Ковалева на визначення рівня самооцінки, Опитувальник ТСОВ-4; методи математичної обробки: критерії Колмогорова – Смірнова, Критерій Спірмена, порівняльний аналіз для незалежних вибірок Стьюдента.

4. Зміст пояснювальної записки: дипломна робота складається з 2-х розділів. Перший розділ містить теоретичний аналіз поняття психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів, його компонентів та емоційного інтелекту, як одного з компонентів психологічної готовності; у другому розділі представлено емпіричне дослідження зв'язку емоційного

інтелекту та інших компонентів психологічної готовності до професійної діяльності у студентів – пілотів на різних етапах навчання.

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу:
1 рисунок, 6 таблиць.

6. Календарний план – графік

№ з/пор.	Завдання	Термін виконання	Виконано
1	Вибір теми та формулювання завдань	Лютий	
2	Тематичний добір та аналіз наукових праць	Березень	
3	Оформлення теоретичної частини	Квітень	
4	Методологічне обґрунтування емпіричного дослідження	Квітень	
5	Проведення емпіричного дослідження	Травень	
6	Аналіз та інтерпретація отриманих результатів	Травень	
7	Оформлення дипломної роботи відповідно до ДСТУ	Травень	
8	Попередній захист дипломної роботи	Травень	
9	Виправлення зауважень, оформлення рецензії	Травень - Червень	
10	Подання дипломної роботи нормоконтролеру та на підпис завідувачу кафедри	14.06.2021	
11	Захист дипломної роботи	15.06.2021	

7. Дата видачі завдання: «12» березня 2021 р.

Керівник дипломної роботи _____ Ічанська О. М.

Завдання прийняв до виконання _____ Закревська А. І.

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Емоційний інтелект як компонент психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів на різних етапах навчання»: 49 сторінок, 1 рисунок, 6 таблиць, 32 використаних джерел, 7 додатків.

ПСИХОЛОГІЧНА ГОТОВНІСТЬ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ, КОМПОНЕНТИ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ГОТОВНОСТІ, ЕМОЦІЙНИЙ ІНТЕЛЕКТ, СТРЕСОСТІЙКІСТЬ, САМООЦІНКА, КОГНІТИВНІ СТИЛІ ОСОБИСТОСТІ, СТУДЕНТИ-ПІЛОТИ.

Об'єкт дослідження – психологічна готовність до професійної діяльності.

Предмет дослідження – емоційний інтелект як компонент психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів.

Мета дослідження – Визначити взаємозв'язок емоційного інтелекту з іншими компонентами психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів на різних етапах навчання.

Методи дослідження: Для досягнення завдань теоретичного етапу дослідження, було використано метод аналізу та синтезу наукової літератури. На емпіричному етапі було застосовано: психодіагностичний метод, методи математичної статистики (Критерій Колмогорова-Смірнова; Критерій Спірмена, порівняльний аналіз для незалежних вибірок Стьюдента).

Встановлено, що існує взаємозв'язок між емоційним інтелектом та іншими компонентами психологічної готовності, рівні показників компонентів психологічної готовності є вищими у студентів-пілотів 2 курсу, ніж у студентів-пілотів 1 курсу навчання.

Матеріали дипломної роботи рекомендовано використовувати при розробці і проведенні тренінгової програми психологічної підготовки студентів-пілотів.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИВЧЕННЯ ЕМОЦІЙНОГО ІНТЕЛЕКТУ ТА ІНШИХ КОМПОНЕНТІВ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ГОТОВНОСТІ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СТУДЕНТІВ – ПІЛОТІВ	
1.1 Теоретичні підходи до вивчення поняття психологічної готовності до професійної діяльності та його компонентів.....	9
1.2 Наукові дослідження поняття емоційного інтелекту у світовій і вітчизняній психології.	19
Висновки до розділу 1.....	23
РОЗДІЛ 2 ЕМПІРИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ЗВ'ЯЗКУ МІЖ ЕМОЦІЙНИМ ІНТЕЛЕКТОМ ТА КОМПОНЕНТАМИ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ГОТОВНОСТІ У СТУДЕНТІВ – ПІЛОТІВ ТА ЇХ АНАЛІЗ НА РІЗНИХ ЕТАПАХ НАВЧАННЯ	
2.1 Методики емпіричного дослідження	26
2.2 Аналіз та інтерпретація результатів дослідження компонентів психологічної готовності до професійної діяльності у студентів – пілотів	29
2.2.1 Аналіз результатів дослідження стресосійкості у студентів-пілотів	39
2.2.2 Аналіз результатів дослідження результатів дослідження самооцінки у студентів- пілотів.....	30
2.2.3 Аналіз результатів вивчення типу когнітивного стилю (полізалежність-полінезалежність) у студентів – пілотів	31
2.2.4 Аналіз результатів дослідження емоційного інтелекту у студентів – пілотів.....	34
2.3 Математично – статистичний аналіз результатів дослідження	35
2.4 Практичні рекомендації щодо використання результатів емпіричного дослідження	39
Висновки до розділу 2.....	41
ВИСНОВКИ	43
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	46
ДОДАТКИ	50

ВСТУП

Актуальність теми. У сучасному світі питання психологічно підготовки фахівців будь-якої спеціальності є важливим, а особливо для спеціалістів льотної діяльності. Держнагляд охорони праці України відніс професію «Пілот» до категорії професій з підвищеним рівнем небезпечних ситуацій.[7] Людина-оператор має бути підготовленим як професійно так і психологічно до так званої «визначеної невизначеність». Процес пілотування є багатокомпонентним і містить в собі отримання вербально, наочної та невербальної інформації, її обробка, комунікація, прийняття рішення і його реалізація. Розглядаючи його з психологічної точки зору, ми можемо зазначити, що пілот має задіювати безліч індивідуальних якостей психіки, які є важливими для ефективного виконання професійної діяльності. У своїй методичній роботі Задорожній В. Д., практик, авіаційний тренер, зазначає, що важливим фактором в підготовці пілотів є індивідуальні психологічні якості особистості, що формують індивідуальний стиль діяльності пілота і готовність до виконання професійних завдань.[10]

За класифікацією О. С. Тарновської, виділяють 3 взаємопов'язані структури психологічної готовності до професійної діяльності. Перша – функціональна, до якої відноситься мотиваційний компонент, когнітивний, оперативний. Друга структура – емоційна, а саме всі емоційні реакції та процеси, що впливають на вибір професії, реалізації навчальної та професійної діяльності. До останньої, особистісної структури відноситься професійно важливі якості. К.К. Платонов, родоначальник інженерної та авіаційної психології, зазначав, що структура психологічної готовності пілота включає в себе: мотиваційну готовність (мотиви пов'язані з обраною діяльністю та з її виконанням, гнучкість когнітивних процесів під час пілотування), загальна професійна готовність (знання, уміння, навички професійної діяльності, наявність льотної практики, уміння формування образу польоту і його виконання), та емоційно-вольова готовність (здатність індивіда до саморегуляції емоційних та поведінкових реакцій)[19]. Ми також можемо

сказати, що у кожному компоненті наявна емоційна складова, що може певною мірою покращувати процес підготовки спеціаліста, і термін, який необхідний для оволодіння усіма трьома структурами. Основуючись на представленій класифікації, ми можемо виокремити основні компоненти психологічної готовності пілотів до виконання професійних задач нашого дослідження, а саме: емоційний інтелект, стрессостійкість, когнітивний стиль особистості та самооцінка. Емоційний інтелект, як ресурс і компонент емоційно-вольової готовності пілота, характеризується здатністю людини до нормалізування емоційної сфери та ефективного використання емоцій для виконання діяльності.

Як показує статистика за останні 6 років, представлена на офіційному сайті ІКАО, кількість авіакатастроф збільшилася з 76 випадків (2016 рік) до 115 за 2019 рік [27]. Певний відсоток припадає саме на людський фактор. Розуміючи те, що не можливо повністю відсторонити людину-оператора від процесу керування літальним апаратом і неможливості повного відключення емоційних реакцій людини, ми повинні покращувати процес психологічної підготовки фахівців льотної діяльності. Для формування методологічного апарату навчання ми маємо дослідити рівень наявного емоційного інтелекту, його вплив на інші компоненти психологічної готовності та співставити результати відносно рівня підготовки.

Об'єкт: психологічна готовність до професійної діяльності.

Предмет: емоційний інтелект як компонент психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів.

Мета: Визначити взаємозв'язок емоційного інтелекту з іншими компонентами психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів на різних етапах навчання.

Завдання: 1) Визначити теоретико-методологічну основу вивчення даної проблематики. 2) Встановити показник самооцінки, стрессостійкості та когнітивних стилів особистості як компонентів психологічної готовності до професійної діяльності у студентів – пілотів. 3) Встановити показник

емоційного інтелекту у студентів – пілотів. 4) Виявити кореляції між показниками емоційного інтелекту та інших компонентів психологічної готовності до професійної діяльності у студентів – пілотів на різних етапах навчання.

Методи: Для досягнення завдань теоретичного етапу дослідження, було використано метод аналізу та синтезу наукової літератури. На емпіричному етапі було застосовано: психодіагностичний метод, методи математичної статистики (Критерій Колмогорова-Смірнова; Критерій Спірмена, порівняльний аналіз для незалежних вибірок Стьюдента).

Методики: «Опитувальник емоційного інтелекту «ЕмІн» (Д.В.Люсін)», Бостонський тест на стресостійкість, Тест С.В. Ковалева на визначення рівня самооцінки, Опитувальник ТСОВ-4.

Вибірка: 30 респондентів (студенти – пілоти 1 та 2 курсів льотної підготовки Національно авіаційного університету).

Практичне значення: Отримані результати можна використати для написання поетапної програми психологічної підготовки для студентів-пілотів 1 та 2 курсів окремо з урахуванням індивідуального підходу. При написанні та проведенні тренінгу будуть застосовані методи та методики для покращення рівня ЕІ, стресостійкості, самооцінки та когнітивних стилів особистості, як компонентів психологічної готовності для студентів 1 курсу, що допоможе їм стати більш впевненими в обраній спеціалізації та отримання необхідної психологічної підготовки для ефективного набуття професійно важливих якосте та умінь. Для студентів 2 курсу тренінговий підхід буде супроводжуватися методиками, що спрямовані на підтримання вже існуючого рівня компонентів психологічної готовності, а також переформатування когнітивного стилю особистості з полізалежності на полінезалежний, або хоча б на дихотомічний. Саме зміна установок, стереотипів та упереджень покращить уміння студентів – пілотів на практиці тренувати процес формування образу польоту, прийняття рішення та його можлива зміна.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИВЧЕННЯ КОМПОНЕНТІВ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ГОТОВНОСТІ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СТУДЕНТІВ – ПІЛОТІВ

1.1 Теоретичні підходи до вивчення поняття психологічної готовності до професійної діяльності пілотів та його компонентів

У статті Л. М. Богдан зазначено, що поняття «психологічна готовність до професійної діяльності» формується на основі низки соціальних якостей особистості, а саме: її переконання, уміння, здібності, тип мислення, спрямованість, рівень професійних домагань, емоційних переживань та моральні принципи особистості. Саме такі риси мають забезпечити якісне виконання професійних задач. [2]

С.М. Кучеренко виказав свою теорію про те, що психологічна готовність до професійної діяльності і процес її формування це певний послідовний індивідуальний розвиток умінь, навичок та здібностей особистості. [13] Автор наукової роботи також виділив 3 основні етапи сформованості психологічної готовності до професійної діяльності. Перший етап – непрофесійний рівень, індивід поки не має базових знань щодо своєї професійної діяльності та практичного досвіду, формується лише певний ідеалізований образ майбутнього спеціаліста. Другий етап, передпрофесійний, набуття основ професій, незакінчена теоретична підготовка, перший курс навчання. Третій етап, професійний, характеризується двома рівнями - звичайним рівнем (закінчене вивчення теорії) та рівнем професійної майстерності (початок на 2 курсі навчання, відпрацювання навичок на льотній практиці). Представлена теорія лягла в основу даного дослідження.

Помиткіна Л.В. у своїй статі зауважила, що поняття «готовності до певної дії, діяльності» можна описати як психологічний стан «при якому індивід мобілізує усі психофізіологічні системи свого організму, що забезпечують ефективне виконання визначених дій.[20] Також авторка зазначила, що поняття «готовності» використовують для опису результату професійної

психологічної підготовки, виховання. Також психологічну готовність пов'язують з визначення професіоналізм, що символізує високий результат як професійної так і психологічної підготовки та навчання, що задіює когнітивну та емоційно-вольову сферу особистості. А професіоналізм формується під час навчання, професійної та психологічної підготовки. Неодмінно пілоти мають володіти високим рівнем професіоналізму, а тому і мати високий рівень психологічної готовності до льотної діяльності.

Льотна справа має свої специфічні соціально – психологічні особливості, які в першу чергу впливають на суб'єктивну психологічну складову професійної діяльності пілота. До таких особливостей відноситься: висока фізична емоційна та інтелектуальна напруженість, темп та динаміка її протікання; регламентування взаємостосунків між колегами; виконання обов'язків у різних кліматичних, часових погодних умовах; часта зміна діяльності пілотів і виконання дій, що обумовлюється швидкою зміною обставин.

Пілотування – один із найскладніших видів діяльності людини, передумовою гарного виконання якої, є високий рівень фізичної та психологічної підготовки. Так, висококваліфікований пілот має володіти такими рисами: емоційна стійкість, спроможність зберігати сенсорні, моторні і розумові навички при будь-яких ускладненнях польоту; широкий розподіл, переключення і стійкість уваги; здатність швидко оцінювати ситуацію і діяти відповідно до прописаних правил та умов [19].

Враховуючи високий рівень відповідальності представленої професії, можна зазначити, що прояв емоцій в умовах непередбачуваних ситуацій є недопустимим, тому саме емоційний інтелект, як професійно важлива якість особистості пілота призведе до контрольованих дій і швидкому процесу прийняття рішень.

1.1.1 Підходи до дослідження стресостійкості

У професійній діяльності психіка пілота постійно піддається певній невизначеності, що є постійним психоемоційним стресом. Відповідно присутній певний дистрес, який впливає на стабільність емоційних реакцій та на ефективне виконання професійних задач. А тому стресостійкість є важливою професійною якістю, що також є компонентом психологічної готовності пілота до професійної діяльності.

Аналізуючи теоретичні концепції дослідження професійної стресостійкості, ми можемо виокремити певні напрямки опису цього психологічного феномену.

Перш за все поняття «стресостійкість», за словником-довідником Бурлачука, означає індивідуальну здатність організму зберігати нормальну працездатність під час дії стресора.[3] Вона визначається сукупністю психологічних якостей індивіда, що надає можливість витримувати та переживати надмірні вольові, емоційні, інтелектуальні та моральні навантаження, при цьому не завдаючи шкоди фізичному та психологічному функціонуванню індивіда та його професійній діяльності.

Перше розуміння про стрес сформував у своїй концепції Г. Сельє. Він описав процес взаємодії людини зі стресовими факторами, які можуть також бути присутніми в професійній діяльності, та певні біологічні реакції, що спрямовані на захист індивіда від деструктивного впливу стресу. Відповідно, якщо довгий час людина не справляється з стресогеним тригером, то вона проходить через 3 стадії стресу: тривога (перша реакція на стрес, супроводжується деякими порушеннями в соматичних та вегетативних функціях життєдіяльності), резистентність до подразника (збалансування емоційних та адаптивних ресурсів організму) і стадія виснаження (зниження процесу регуляції та адаптації). Кожна з цих стадій супроводжується емоційним переживаннями та реакціями.

В. М. Ковальчук встановила, що «детермінанти стресостійкості за сприйняттям стресогенних факторів визначаються як динамічні в часі, залежні

від особливостей, що зумовлюються системно-екстернальними (об'єктивними) ознаками та системноінтернальними (суб'єктивними) показниками репеторної репрезентації, позитивного досвіду з урахуванням первинної стресостійкості і рівнем розвитку структурних компонентів стресостійкості». В описі своєї теорії, авторка виділяє двофакторну модель стресостійкості: первинний рівень включає в себе біологічну структуру, а саме тонус емоційної сфери, витривалість, точність функціональних рухів, надійність, основні характерологічні особливості індивідуальних нервових процесів. Другий рівень репрезентований особистісними характеристиками, що сформували на основі впливу соціуму, життєвого досвіду та навчання. Основу формування стресостійкості.

Розвиток нового кластеру стресу, професійного стресу також обумовлює появу поняття «професійної стресостійкості». За теорією «особистісного фактору» Л.П. Гримака та В.О. Пономаренка професійний стрес розуміється людиною відповідно до фактору його прояву. Перше – стрес, як результат взаємодії індивіда з навколишнім середовищем, друге – стрес, індивідуально-приспосувальна реакція на ускладнену ситуацію, третє – стрес, як особливий психологічний стан, який спрямований на механізм регуляцію діяльності в особливих ситуаціях. Автори зазначають, що перебуваючи в певній об'єктивній (проблемній) ситуації, людина сприймає її з суб'єктивної сторони, тому ситуація набуває індивідуального характеру. Відбуваються певні когнітивні процеси, що формують суб'єктивні судження. На основі цього формується стрес та його фізичне та психологічне переживання. Слідом ідуть варіанти стратегій подолання стресу та вирішення ситуації, що і є процесом стресостійкості. Стресостійкість, за концепцією «особистісного фактору», впливає на емоційну стійкість підчас переживання стресу, людина переоцінює своє бачення та першочергову оцінку ситуації, та перетворює саму ситуацію, іншими словами вирішує проблемну ситуацію, що стала джерелом стресу.

Стосовно теорії інформаційного стресу, стрес це не тільки фізична реакція на ситуацію, але й когнітивне напруження та перевантаження. Т.В. Скрипаченко у своїй статті зазначає, що в сучасній психології немає чіткого визначення поняття інформаційного стресу через мінливість професійних факторів діяльності. А тому можна сказати лише, що постійний потік інформації, дефіцит часу можуть викликати стрес у пілота та бути одним із фатальних факторів авіакатастрофи. Тому здатність до стресостійкості інформаційної, фізичної, психологічної є важливим компонентом психологічної готовності пілота до професійної діяльності.

Відповідно пілоти, в силу, особливостей своєї професійної діяльності підпадають не тільки під психологічний стрес, а й професійний та інформаційний. А так постає питання професійної надійності діяльності людини, як частини системи людина-машина. У своїх роботах зазначають Небиліцин В.Д., Бодров В.А., Ломов Б.Ф. та ін. співставляють якості надійності людини та інженерних систем, таким чином було визначено основні проблеми досліджень природніх і соціальних компонентів надійності. Особливу увагу надають проблемі саме людській надійності, що корелюється зі стійкістю людини до невизначеності, стресу та уміння ефективно виконувати свою професійну діяльність.

У зарубіжній літературі було описано два напрямки дослідження стресостійкості особистості, а саме: мікроаналітичний, де стресостійкість трактують як певну психологічну рису. Одним з представників цього напрямку був Я. Стреляу і його теорія темпераменту. Друга модель аналізу стресостійкості – макроаналітична, що визначає стресостійкість як діяльнісний стиль людини, що зумовлено природніми рисами темпераменту. А. Антоновський вивчав рівень індивідуальної стресостійкості. Автор вважав, що завдання стресостійкості є покращення розуміння і сприйняття стресорів. Від цього залежить рівень сили емоційних та поведінкових реакцій.

1.1.2 Теоретичні концепції дослідження самооцінки

Самооцінка є одним із понять психології особистості, яка має найбільшу дослідницьку базу і різні трактування. Так наприклад, на думку Л. С. Виготського самооцінка є певним узагальненим, стійким, диференційованим (також можна сказати проранжованим) ставленням особистості до свого соціального «Я» [4].

У формуванні глобального розуміння самооцінки було визначено механізм проєкції усвідомлених якостей на внутрішній еталон; порівняння реального «Я» з ідеальним «Я»; відображення суб'єктом інформації про себе з точки зору певної системи цінностей; особистісне судження про власну цінність, що відтворює суб'єктивну значимість «Я»; оцінка своїх характеристик як засоби, що стимулюють або навпаки заважають самореалізації. Тобто людина виражає своє відчуття «за» і «проти» себе.

І.С. Кон [12] розглядав самооцінку як багатокomпонентне і складне явище, що є основою емоційного компоненту образу власного «Я». Автор підкреслював, що те, як особистість оцінює себе, відчуває власну значимість для соціума впливає на характер її діяльності. Відношення людини до себе впливає також на соціальну та професійну активність особистості. Це виступає мотивом до саморегуляції поведінки і реалізується на всіх етапах відтворення поведінкового акту. Тому позитивне відношення до свого «Я» пов'язано з мотиваційною сферою особистості. Висока оцінка себе як індивіда відповідає прояву позитивних емоцій, а низька самооцінка – негативним. Емоційна інтенсивність, направленість, сила пережитих відчуттів супроводжує кожен сферу життєдіяльності людини. Негативне, конфліктне ставлення людини до себе, оцінки себе як індивіда призводить до неадаптивності, деструктивних видів поведінки, агресивності та суїцидальні наміри. У роботах сучасних дослідників присутній високий рівень кореляції негативного ставлення до себе з депресією та девіаціями.

Його вітчизняні колеги В.А. Семиченко [23], М.Г. Ярошевський [18] розширили трактування поняття саме в цьому напрямі. Тому на їх думку,

самооцінка є оцінкою індивіда самого себе, своїх якостей, можливостей, умінь та навичок, оцінка власного місця серед інших людей і їхнього суб'єктивного ставлення до неї. Цей опис доповнює також твердження І. І. Чеснокової [26] про те, що самооцінка є особливим психологічним утворенням самосвідомості особистості і виступає внутрішнім механізмом саморегуляції поведінки та діяльності.

До діяльності ми також можемо віднести і професійну діяльність або процес підготовки до неї, професійне становлення. Безперечно існує прямий зв'язок між самооцінкою і поведінковими моделями особистості, що опосередковує модель професійного становлення. У роботах Р. Бернса [1], представника західного гуманістичного напрямку психології, самооцінка відображає ступінь розвитку почуття власної цінності і значущості.

Саме те, як людина оцінює свої професійні здатності, здібності, уміння, особистісні якості впливає на природній процес усвідомлення себе як професіонала. Не можемо також не згадати про соціальну складову самооцінки, а саме те яку роль особистість займає у соціумі та як інші люди її оцінюють. Це безпосередньо впливає і на її професійне ототожнення з суб'єктивним ідеалом спеціаліста, що є складовою професійного становлення особистості. Те, як значущі люди з навколишнього середовища будуть оцінювати та сприймати індивіда, це буде йому надавати впевненості та мотивуватиме до професійного розвитку.

Реалізація професійного становлення людини не може бути без практичного аспекту. А саме через практичну діяльність, особистість може реально оцінювати свої дії, образ власного «Я» у ролі професіонала, рівень своїх професійних вимог та домагань. Це ті компоненти, які описував Р. Мейлі [16] у своїх працях. Важливу роль має також позиціонування людини себе до навколишнього світу. Існує 4 позиції інтроектного рівня оцінки щодо соціальних норм та еталонів. [16] Перша, «Я - поганий, світ – хороший», дана позиція властива для особистостей, які мають суїцидальні наміри та думки. Тобто «цей світ занадто хороший, я не відповідаю його стандартам». Друга

позиція, «Я - поганий, світ – поганий», що означає ставлення людини до світу, як до складного місця, де немає позитивних аспектів для життєдіяльності, в той же час і сприйняття себе також має негативне забарвлення. Третя позиція – «Я – хороший, світ – поганий». Вона властива нарцистичному типу характеру. Людина сприймає навколишній світ, як недостойне місце для його/її розвитку та діяльності. Присутня певна переоцінка власної значимості, як психологічної так і професійної, що також заважає її адаптації у соціумі. І четверта позиція, «Я – хороший, «світ – хороший». Це об'єктивна і позитивна оцінка себе, як унікального індивіда, що живе у світі унікальних можливостей. Саме ця позиція самооцінки, є найбільш ефективною.

Підводячи підсумок, можемо стверджувати, що самооцінку як елемента професійного становлення, напряду впливає на поведінкові моделі особистості, що підкріплюється як власною суб'єктивною оцінкою, так і рівнем суспільного ствердження.

1.1.3 Проблема дослідження когнітивних стилів у світовій та українській психології

Пілотування літального апарату є одним із видів людської діяльності, що являє собою здатність пілота плавно та точно здійснювати управління літальним апаратом в межах встановлених експлуатаційних обмежень параметрів польоту, забезпечуючи успішне виконання польотного завдання. Така діяльність вимагає реалізації низки психічних процесів високої сили та інтенсивності в умовах дефіциту часу, обумовленого швидкою зміною польотних ситуацій.

Спираючись на методологію індивідуалістичного підходу в психології, ми можемо зазначити, що кожен індивід має свої сталі характерологічні особливості у сприйнятті, опрацюванні, запам'ятовуванні інформації та стилі

мислення. Саме такі сталі характеристики визначаються когнітивними стилями.

Поняття «когнітивні стилі» були вперше описані Альбертом Адлером для позначення диференціації у видах пізнавальної діяльності індивіда. На його думку, виходячи з комбінації когнітивних стилів, людина створює постановку цілі і її реалізації. У льотній діяльності, індивід сприймає постійний потік інформації, опрацьовує його і на основі цього будує образ подальшого польоту і поведінкову модель відповідно.

Герман Віткін, дослідник теорії когнітивних стилів, виділив 15 видів когнітивних стилів, беручи за основу відповіді респондентів на стандартизовані завдання. Аналізуючи їх, ми можемо описати бажаний образ діяльності пілота. Для управління літальним апаратом пілот має бути зосередженим на співставленні інформаційної та концептуальної моделі польоту, і, при наявності розбіжностей в них, коригувати власну діяльність. При цьому здійснювати постійний скануючий контроль, тобто розподіляти увагу на різні аспекти польотної ситуації, розширюючи простір обізнаності про неї.

Враховуючи наявність певної невизначеності у діяльності пілота, йому потрібна певна свобода дій під впливом різкої зміни ситуації, толерантність до невизначеності, креативність та гнучкість як у пізнавальних процесах так і у прийняті рішення. Це є основною особливістю в авіаційній діяльності. Пілотування вимагає великої варіабельності виконуваних рухів, а отже пілот повинен мати великий набір певних адаптивних алгоритмів дій відповідно до ситуації та її змін. При цьому наявність помилок у відтворенні діяльності є небажаною, тому пілот має у стислий час ретельно оцінити ситуацію, виробити рішення і реалізувати відповідну модель діяльності з управління літальним апаратом.

В.В. Селіванов та К.А. Осокіна [21] виділяють двох полярних психологічних типів когнітивного стилю, а саме:

- автономного (полінезалежність), для якого характерна висока ступіть самодостатку, незалежності від зовнішніх стереотипів поведінки, вираженість домінанти внутрішнього «стержня» особистості, що свідчить, з однієї сторони, про високий рівень саморегуляції (поведінкової та емоційної), організованості, а з іншої про ригідність, негнучкість по відношенню до змін, а також про високу самооцінку;
- залежного (полізалежність), якому властива занижена самооцінка, велика залежність від зовнішніх норм, правил, установок та ситуацій.

Обидва стилі підлягають корекції та навчання. Як зазначають самі автори « найвищою цілю дослідження та консультування в області когнітивно-стильового функціонування в ході навчання є розвиток у респондентів здатності до переходу від одного стилю пізнання та дії до іншого, тобто формування «мобільного» когнітивного стилю».

У своїй роботі О. М. Горський та А. І. Закревська розглядали вплив індивідуальних когнітивних особливостей оператора авіаційно-космічної системи на його діяльність в умовах невизначеності. [5] Було зазначено, що для ефективного виконання професійної діяльності та безпомилковому прийняттю рішення заважають певні обмеження, такі як: неможливість повноцінного відбору необхідної інформації (інформаційний потік є постійним), обмеження об'єму пам'яті оператора, та розподіл уваги лише на декілька об'єктів одночасно, динамічність зміни ситуації та стратегії її вирішення, використання найменш складних форм когнітивних процесів, наявний постійний дефіцит часу та вплив певних індивідуальних установок людини, що змінюють процес прийняття рішення, прийняття його в образ польоту та його реалізації. Таким чином людина – оператор застосовує лише частину своїх систематизованих навичок через вплив психологічних явищ.

Як висновок, враховуючи, що стильові утворення особистості виконують адаптаційні, компенсаторні та системоутворюючі функції, що дозволяє впливати на численні аспекти поведінки, доцільно вважати, що

когнітивні стилі - це стійкі характерологічні ознаки індивіда, що значною мірою впливають на формування професійної діяльності пілота.

1.2 Наукові дослідження поняття емоційного інтелекту у світовій і вітчизняній психології

Емоційний інтелект (англ. *Emotional intelligence*) – це здатність усвідомлювати власні почуття, почуття інших людей, мотивувати себе та інших, керувати емоціями як наодинці з собою, так і стосовно інших.

Поняття емоційного інтелекту є досить новим для сфери психології як самостійного розділу, але є свідчення про ранні описи EQ. Наприклад у своїй монограмі Носенко Е.Л. та Коврига Н.В зазначають, що на початку ХХ століття Торндайк, досліджуючи природу інтелекту людини, вказав про наявність різних видів IQ і назвав одним із них «соціальний інтелект», як «спроможність людини розуміти інших людей та діяти розумно в процесі міжособистісної взаємодії та спілкування».

Але повноцінне дослідження нестандартного поєднання емоційної сфери та інтелекту почалися лише в 1990 році, коли були опубліковані перші публікації робіт П. Саловея і Д. Мейєра [32]. Автори визначили емоційний інтелект як здатність переробляти інформацію, що міститься в емоціях: визначають значення емоцій, їх зв'язки один з одним, використовувати емоційну інформацію в якості основи мислення і прийняття рішень.

Аналіз здібностей, пов'язаних з переробкою емоційної інформації, дозволив П. Селовею і Ю. Мейєру виділити чотири компоненти досліджуваного феномена: ідентифікація емоцій, використання емоцій для підвищення мислення і діяльності, розуміння емоцій і управління емоціями. Ці компоненти шикуються в ієрархію, рівні якої, засвоюються в послідовності онтогенеза. Важливо відзначити, що кожен компонент стосується як власних емоцій особистості, так і емоцій інших людей [31].

Д. Гоулмана заснував свою концепцію емоційного інтелекту на основі ідей П. Селовея і Ю. Мейєра, з рядом доповнень [29]. Значення досліджень Д. Гоулман, полягало в тому, що він довів наявність зв'язку між емоційним інтелектом і соціальним успіхом, обґрунтувавши, таким чином, цінність поняття «емоційний інтелект». Д. Гоулман, Р. Бояціс і Е. Маккі виділяють два типи навичок, властивих людям, які мають високим емоційним інтелектом: особистісні навички (здібності, які визначають, як керувати собою) і соціальні навички (здібності, які визначають, як керувати відносинами з іншими людьми) [6].

Р. Бар-Он дає дуже широке трактування поняття «емоційний інтелект» [28]. Автор визначає емоційний інтелект як всі некогнітивні здібності, знання і компетентність, що дають людині можливість успішно справлятися з різними життєвими ситуаціями. На думку Р. Бар-Он існує п'ять сфер компетентностей, які можна ототожнити з п'ятьма компонентами емоційного інтелекту; кожен з цих компонентів складається з декількох субкомпонентів [28]: пізнання себе (усвідомлення своїх емоцій, формування впевненості в собі та самоповаги, самоактуалізація, визначення психологічної незалежності), міжособистісна комунікація (міжособистісні взаємини, емпатія, соціальна відповідальність), здатність до адаптації (способи рішення проблемних ситуацій, зв'язок з реальністю діяльності, гнучкість), управління стресовими ситуаціями (стійкість до стресу, контроль за імпульсивністю), переважний настрій (щастя, оптимізм).

У вітчизняній психології найбільш відома концепція емоційного інтелекту, розроблена і запропонована Д.В. Люсін [14]. З першу автор описав емоційний інтелект як здатність до розуміння своїх і чужих емоцій і управління ними [15]. Надалі автор уточнив, що мається на увазі під здатністю розуміти і управляти емоціями [14]. Розуміння емоцій означає, що людина має здатність розпізнати емоцію, встановити факт присутності емоційного переживання у іншої людини або у себе самого; може ідентифікувати емоцію і знайти для неї словесне вираження; розуміє причини, які викликали цю

емоцію, і наслідки, до яких вона може призвести. До управління емоціями відноситься контроль інтенсивністю емоцій, гальмування надмірно сильні емоції; контроль фізичного вираження емоцій; довільне спонукання емоційної сфери до прояву тої чи іншої емоції.

Д.В. Люсін вказує, що і здатність до розуміння, і здатність керувати емоціями може бути спрямована і на власні емоції, і на емоції інших людей. Автор вводить два нових поняття: внутрішньо особистісний і міжособистісний емоційний інтелект, що частково перетинається з теорією Д. Гоулман про особистісні навички (здібності визначають, як управляти собою) і соціальні навички (управління відносинами з людьми). При цьому, якщо Д. Гоулман будує свою теорію як змішану і включає: когнітивні, особистісні і мотиваційні риси особистості, то Д.В. Люсін зазначає, що здатність до розуміння емоцій і управління ними дуже тісно пов'язана із загальною спрямованістю особистості на емоційну сферу, тобто, з цікавістю до внутрішнього світу людей (в тому числі і до свого власного), схильністю до психологічного аналізу поведінки, з цінностями, що приписуються емоційним переживанням. Тому емоційний інтелект можна уявити як конструкт, який має подвійну природу і пов'язаний, з одного боку, з когнітивними здібностями, а з іншого боку – з особистісними характеристиками. Запропоновані автором модель емоційного інтелекту принципово відрізняється від інших моделей тим, що в конструкт не вводяться особистісні характеристики, які є корелятами здатності до розуміння і управління емоціями. Допускається введення лише тих особистісних характеристик, які більш-менш прямо впливають на рівень і індивідуальні особливості емоційного інтелекту [14].

Запорожець Т.О. у своїй статті досліджувала роль емоційного інтелекту у психологічній готовності до професійної діяльності диспетчерів [11]. Важливим аргументом до дослідження цього питання став комунікативний аспект виконання професійної діяльності, який впливає на ефективність роботи та зниження можливості виникнення аварійної ситуації. Дослідження емоційної саморегуляції, що є компонентом емоційного інтелекту людини, має

пряму кореляцію з висококваліфікованою психологічною підготовкою та готовністю диспетчерів до виконання своїх професійних обов'язків.

У своєму крайньому дослідженні Закревська А.І. вже розглядала емоційний інтелект як компонент професійної підготовки студентів-пілотів у відповідності до типу его-спрямованості. Це дослідження дало поштовх до подальшого розгляду проблеми феномену емоційного інтелекту, як одного з компонентів психологічної готовності до діяльності, саме в авіаційній галузі.

Висновки до розділу 1

Відповідно до першого завдання нашої дипломної роботи, а саме: визначити теоретико-методологічну основу вивчення даної проблематики, було описано теоретичні дослідження кожного компоненту психологічної готовності до професійної діяльності як окремих понять так і в системі авіаційної психології.

1. Поняття «психологічна готовність до професійної діяльності» формується на основі низки соціальних якостей особистості, а саме: її переконання, уміння, здібності, тип мислення, спрямованість, рівень професійних домагань, емоційних переживань та моральні принципи особистості. Саме такі риси мають забезпечити якісне виконання професійних задач.

Пілотування – один із найскладніших видів діяльності людини, передумовою гарного виконання якої, є високий рівень фізичної та психологічної підготовки. Так, висококваліфікований пілот має володіти такими рисами: емоційна стійкість, спроможність зберігати сенсорні, моторні і розумові навички при будь-яких ускладненнях польоту; широкий розподіл, переключення і стійкість уваги; здатність швидко оцінювати ситуацію і діяти відповідно до прописаних правил та умов.

2. За теорією «особистісного фактору» Л.П. Гримака та В.О. Пономаренка професійний стрес розуміється людиною відповідно до фактору його прояву. Перше – стрес, як результат взаємодії індивіда з навколишнім середовищем, друге – стрес, індивідуально-приспосувальна реакція на ускладнену ситуацію, третє – стрес, як особливий психологічний стан, який спрямований на механізм регуляцію діяльності в особливих ситуаціях.

В. Д. Небиліцин, В. А. Бодров, Б. Ф. Ломов та ін. співставляють якості надійності людини та інженерних систем, таким чином було визначено основні проблеми досліджень природніх і соціальних компонентів надійності.

3. За Л. С. Виготського самооцінка є певним узагальненим, стійким, диференційованим (також можна сказати проранжованим) ставленням особистості до свого соціального «Я».

І.С. Кон розглядав самооцінку як багатокomпонентне і складне явище, що є основою емоційного компоненту образу власного «Я». Автор підкреслював, що те, як особистість оцінює себе, відчуває власну значимість для соціума впливає на характер її діяльності. Відношення людини до себе впливає також на соціальну та професійну активність особистості. Це виступає мотивом до саморегуляції поведінки і реалізується на всіх етапах відтворення поведінкового акту.

Його вітчизняні колеги В.А. Семиченко [3], М.Г. Ярошевський [4] розширили трактування поняття саме в цьому напрямі. Тому на їх думку, самооцінка є оцінкою індивіда самого себе, своїх якостей, можливостей, умінь та навичок, оцінка власного місця серед інших людей і їхнього суб'єктивного ставлення до неї.

4. Поняття «когнітивні стилі» були вперше описані Альбертом Адлером для позначення диференціації у видах пізнавальної діяльності індивіда. На його думку, виходячи з комбінації когнітивних стилів, людина створює постановку цілі і її реалізації. У льотній діяльності, індивід сприймає постійний потік інформації, опрацьовує його і на основі цього будує образ подальшого польоту і поведінкову модель відповідно.

В.В. Селіванов та К.А. Осокіна виділяють двох полярних психологічних типів когнітивного стилю, а саме: автономного (полінезалежність), залежного (полізалежність).

5. Емоційний інтелект, відносно нове поняття. Його засновниками були П. Саловея і Д. Мейєра. Автори визначили емоційний інтелект як здатність переробляти інформацію, що міститься в емоціях: визначають значення емоцій, їх зв'язки один з одним, використовувати емоційну інформацію в якості основи мислення і прийняття рішень.

Вітчизняний дослідник Д.В. Люсін вказує, що і здатність до розуміння, і здатність керувати емоціями може бути спрямована і на власні емоції, і на емоції інших людей. Автор вводить два нових поняття: внутрішньо особистісний і міжособистісний емоційний інтелект, що частково перетинається з теорією Д. Гоулман про особистісні навички (здібності визначають, як управляти собою) і соціальні навички (управління відносинами з людьми). Запорожець Т.О. розглядала роль емоційного інтелекту у психологічній готовності до професійної діяльності диспетчерів. Важливим аргументом до дослідження цього питання став комунікативний аспект виконання професійної діяльності, який впливає на ефективність роботи та зниження можливості виникнення аварійної ситуації.

РОЗДІЛ 2

ЕМПІРИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ЗВ'ЯЗКУ МІЖ ЕМОЦІЙНИМ ІНТЕЛЕКТОМ ТА КОМПОНЕНТАМИ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ГОТОВНОСТІ У СТУДЕНТІВ – ПІЛОТІВ ТА ЇХ ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ Р НА РІЗНИХ ЕТАПАХ НАВЧАННЯ

2.1 Методики емпіричного дослідження

Основним завданням дослідження на емпіричному етапі було виявлення наявності та характеру зв'язку між компонентами емоційного інтелекту у студентів – психологів та видами емпатії . У другому розділі висвітлено методики дослідження, наведено їх результати.

Для емпіричного вивчення у студентів емоційного інтелекту та видами емпатії були використані стандартизовані психологічні методики:

- 1) Бостонський тест на стресостійкість.
- 2) Тест С.В. Ковалева на визначення рівня самооцінки.
- 3) Опитувальник ТСОВ-4.
- 4) Опитувальник Люсіна.

Бостонський тест на стресостійкість був розроблений дослідницьким медичним центром університету Бостона. Тест складається з 20 питань, що спрямовані проаналізувати стиль життя індивіда і визначити на скільки його/її психіка стійка до стресу. У відповідь на стимульний матеріал респондент має обрати одну з чотирьох відповідей, яка найбільше описує його думку: «Завжди», «Часто», «Інколи», «Майже завжди», «Ніколи».

За результатами тестування стресостійкість вимірюється трьома рівнями:

- високий рівень (менше 10 балів) – психіка стійка до стресових ситуацій;
- середній рівень (від 11 до 30 балів) – психіка стійка до стресових ситуацій, що відповідають в міру напруженому стилю життя.;
- низький рівень (більше 30 балів) – психіка менш стійка до стресових тригерів буденного життя чи професійного напруження.

Тест на визначення рівня самооцінки створений С.В. Ковальовим. Стимульний матеріал представлений 32 судженнями, на які потрібно виразити

свою думку, обравши одну з п'яти відповідей, що відповідають певні кількості балів: 0- ніколи; 1-рідко; 2- іноді; 3- часто; 4- дуже часто.

Показники самооцінки також можна поділити на три рівні:

- високий рівень (від 0 до 25 балів) – людина не відчуває сумнівів, діє вільно та впевнено, продуктивна та легка взаємодія зі соціумом;
- середній рівень (від 26 до 45) – час від часу присутнє відчуття емоційної незручності у взаємодії з іншими людьми. Людина недооцінює себе, свої вміння, навички та дії;
- низький рівень (від 46 до 128) – болісні переживання, щодо критики, намагання відсторонитися відсторонитися від взаємодії з великою кількістю людей, не рідко страждання від сором'язливості.

Методика допоможе визначити, як студенти-пілоти оцінюють себе відповідно до професійної діяльності, на скільки вони впевнені в своїх діях та судженнях.

Опитувальник ТСОВ-4 розроблений В.В. Селівановим та К.А. Осокіною в 2014 році для визначення відповідності когнітивного стиля діяльності та поведінки відповідно до полізалежного або до полінезалежного типу. Стимульний матеріал складається з 54 тверджень, у відповідь на які респондент має обрати одну відповідь з чотирьох представлених, що найбільше відповідає його/її думці. Ця методика допоможе визначити тип поведінкових реакцій студентів – пілотів, що супроводжуються активністю емоційної сфери.

Опитувальник Люсіна (2004) був представлений вченими Люсіном, Марютіною, Степановим. Для визначення компонентів емоційного інтелекту. В основу опитувальника покладена трактування ЕІ як здатності до розуміння своїх і чужих емоцій і управління ними. Здатність до розуміння емоцій означає, що людина:

- може розпізнати емоцію. Встановити сам факт наявності емоційного переживання у себе або у іншої людини;
- може ідентифікувати емоцію. Встановити, яку саме емоцію відчуває він сам або інша людина, і знайти для неї словесне вираження;

- розуміє причини, що викликали цю емоцію, і сліdstва, до яких вона приведе.

Здатність до управління емоціями означає, що людина:

- може контролювати інтенсивність емоцій, перш за все приглушати надмірно сильні емоції;
- може контролювати зовнішнє вираження емоцій;
- може при необхідності довільно викликати ту чи іншу емоцію.

Стимульний матеріал цієї методики складається з 46 твердження, у відповідь на які респондент повинен вибрати один з чотирьох варіантів: «Зовсім не погоджуюсь», «Скоріше не погоджуюсь», «Скоріше погоджуюсь», «Повністю згоден». Я обрала саме цю методику, тому що вона дає можливість отримати данні як за кожною окремою шкалою, так і визначити рівень внутрішнього і міжособистісного емоційного інтелекту.

Для даного дослідження було обрано студентів-пілотів Національно авіаційного університету у якості вибірки. 30 студентів 1 та 2 курсів навчання (17-19 років). Специфіка даної вибірки обумовлена їх професійною спеціалізацією та діяльністю.

На першому етапі дослідження було проведено тестування за допомогою інноваційних методів дистанційної роботи (гуглформа). На цьому етапі студенти мали пройти тестування у гуглформі, відповіді автоматично надсилалися автору дослідження.

На другому етапі автор проаналізував отримані результати і виклав описову статистику щодо кожного компоненту психологічної готовності до професійної діяльності.

На третьому етапі було застосовано математичні методи дослідження, а саме кореляційний та порівняльний аналіз для незалежних вибірок.

2.2 Аналіз та інтерпретація результатів дослідження компонентів психологічної готовності до професійної діяльності у студентів – пілотів

2.2.1 Аналіз результатів дослідження стресостійкості у студентів- пілотів

Для наочного зображення отриманих результатів щодо вивчення стресостійкості у студентів-пілотів, усі дані представленні в таблиці 2.2.1.1

Таблиця 2.2.1.1

Дані щодо вивчення стресостійкості у студентів-пілотів за методикою «Бостонський тест на стресостійкість»

Рівень	Низький		Середній		Високий	
	Кількість респондентів					
	Абс	%	Абс	%	Абс	%
Стресостійкість	11	36,3	14	47	5	16,7

За отриманими результатами дослідження стресостійкості у студентів-пілотів, як компонента психологічної готовності до професійної діяльності, ми можемо зазначити, що у 5 респондентів наявний високий рівень стійкості психіки до стресової ситуації. Це характеризується легкістю проявів когнітивних процесів, контролем емоційних проявів, збереження ефективності комунікаційних процесів, застосування критичного на раціонального типу мислення, при врахуванні сильного впливу стресфактора на психіку індивіда.

У 14 студентів виявлено середній рівень стресостійкості, що може характеризуватися силою стресової ситуації, в цілому стабільна психологічна реакція на стрес, можливі деякі психофізіологічні та емоційні реакції, що впливатимуть на процес професійної діяльності майбутніх пілотів.

Аналізуючи результати, ми також можемо зазначити, що 11 респондентів з 30 мають низький рівень стресостійкості. Це характеризується тим, що стресові ситуації мають великий вплив на опитуваних та їх психіку. У відповідь на екстрену ситуацію психіка може застосовувати не ефективні види

психологічного захисту для даної ситуації, можлива розгубленість, замкнутість, емоційна чутливість до впливу стресового тригера, низька здатність до контролю власної поведінкових реакцій, можливе швидке емоційне та професійне вигорання. У професійній діяльності екстрені та стресові ситуації є невід'ємною частиною професійної діяльності пілота, тому даним респондентам необхідно підкріплювати стійкість психіки для ефективного виконання професійної діяльності.

За приведеними результатами, ми можемо сказати, що високий та середній рівень стресостійкості є ефективними показниками психологічної готовності до професійної діяльності у майбутніх пілотів.

2.2.2 Аналіз результатів дослідження результатів дослідження самооцінки у студентів-пілотів

Під час проведення дослідження були встановлені показники, що представленні у таблиці 2.2.2.1 для наочного сприйняття результатів.

Таблиця 2.2.2.1

Показники рівня самооцінки у студентів-пілотів
за методикою «Тест С. В. Ковальова»

Рівень	Низький		Середній		Високий	
	Кількість респондентів					
	Абс	%	Абс	%	Абс	%
Самооцінка	17	57,1	11	36,3	2	6,6

За результатами тестування, ми можемо стверджувати, що 2 респондента, що становить 6,6% від усіх опитуваних, мають високу самооцінку як компонент психологічної готовності до професійної діяльності. Цей показник характеризує студентів-пілотів, як впевнених, стійких особистостей. Вони сприймають своє власне «Я», здатні до легкої комунікації.

У даних респондентів не виникає проблем з контролем та проявами своїх емоцій відповідно до ситуації. Їх впевненість проявляється як в поведінкових реакціях, так і в процесі прийняття рішення і його реалізації, що є невід'ємною частиною професійної діяльності пілота.

Середній рівень самооцінки відповідає 11 студентам-пілотам, що характеризує їх як індивідів, які адекватно сприймають власне «Я-реальне» та «Я-ідеальне», в більшості випадків контролюють ситуацію, іноді проявляється невпевненість, потребують час від часу другої професійної думки для формування процесу діяльності.

У 17 респондентів, що складає 57,1% опитаних, самооцінка на низькому рівні. Це свідчить про те, що дані студенти-пілоти потребують підтримку у професійній діяльності, частіше проявляється невпевненість у виконанні певних задач, їх образи «Я-ідеальне» та «Я-реальне» не відповідають один одному, а тому немає впевненості у правильності обраного напрямку професійної діяльності.

Відповідно до вказаних результатів, ми можемо стверджувати, що високий та середній рівень самооцінки є показником психологічної готовності студента-пілота до виконання професійної діяльності.

2.2.3 Аналіз результатів вивчення типу когнітивного стилю особистості (полізалежність-полінезалежність) у студентів – пілотів

У ході проведення опитування на визначення полізалежного-полінезалежного типу когнітивного стилю у студентів-пілотів, були отримані результати, що для наочності представлені у таблиці 2.2.3.1

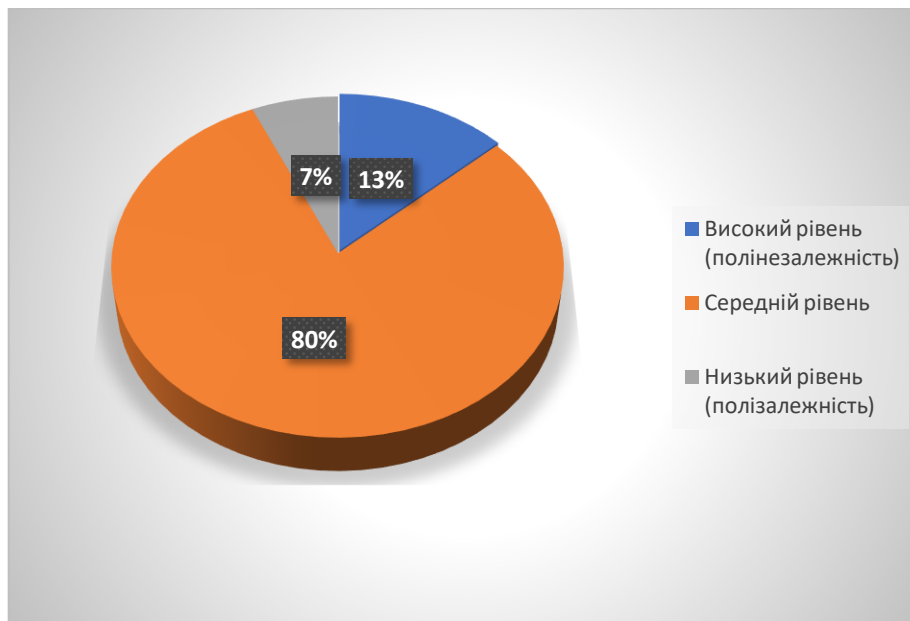


Рис. 2.2.3.1 Показники типу когнітивного стилю особистості (полізалежність-полінезалежність) у студентів – пілотів за опитувальником ТСОВ – 4 .

Аналізуючи результати проведення методики, було встановлено, що 4 респондента, що становить 13 % опитуваних мають полінезалежний тип когнітивного стилю. Даний тип характеризує особистість як автономного самодостатнього індивіда, незалежність від впливу та думки соціуму, а також від соціальних стереотипів поведінки, типу мислення. Студенти-пілоти, які мають цей тип, чітко розуміють свої внутрішні переживання, структуру своєї особистості, відповідно на високому рівні здатні до саморегуляції психічних процесів, в тому числі і емоційних, що є важливим при виконанні професійних завдань. Полінезалежний когнітивний стиль також характеризує респондентів, як особистостей з високою самооцінкою, адекватним сприйняттям свого «Я – реальне» та «Я – ідеальне», відповідно має аналітичне та критичне мислення, а тому в професійній діяльності може швидко аналізувати поточну ситуацію, при цьому раціонально і відповідально реалізувати власні рішення. Важливим компонентом у прийнятті рішення та його реалізації є здатність полінезалежних особистостей легко орієнтуватися і адаптуватися до нових умов, креативно і швидко вирішувати професійні задачі. При цьому вони залишаються емоційно незалежними від навколишніх людей. У професійній діяльності

пілота необхідним показником психологічної готовності є швидка реакція на екстрені ситуації та впевненість у своїх діях та рішеннях.

За наочними показниками, ми також бачимо, що двом респондентам відповідає полізалежний когнітивний стиль. Цей тип характеризується наявністю у людини низької самооцінки, властива невідповідність «Я-ідеального» з «Я – реальним». Полізалежні люди є чутливими до стресових ситуацій і використовують не ефективні стилі психологічного захисту. При цьому взаємодія особистості з другим пілотом або авіаційним тренером має дуже тісний характер, респондент потребує підтвердження його діям, що дає можливість не нести відповідальність, а підпорядковуватися вказівкам, для адаптації до ситуації легко змінюють свої принципи, точку зору, що негативно може по-впливати на професійну діяльність майбутнього пілота. Надмірна чутливість та емоційність може також заважати виконанню задач пілотування та процесу прийняття рішення підчас комунікації з другим пілотом, диспетчером та представниками наземних служб аеропорту. Даний тип когнітивного стилю особистості, як компонента психологічної готовності, не є ефективним.

24 студентів-пілотів мають середній рівень розвитку полінезалежності, що становить 80%. Ми, можемо стверджувати, що респонденти, що отримали ці показники, мають дихотомічність когнітивного стилю. Це пояснюється тим, що вони можуть поєднувати властивості обох типів. Особистості дихотомічністю когнітивного стилю незалежні, відповідальні до виконання професійної діяльності, в цілому легко можуть пристосуватися до ситуації відповідно до рівня сили стресфактору. Однак, в той же час мають середній рівень самооцінки, а тому час від часу проявляється невпевненість та розгубленість, динаміка змін сприйняття власного «Я» та ідентифікація «Я-реальне» від «Я-ідеальне».

Відповідно до отриманих результатів ми можемо стверджувати, що сприятливі показники за когнітивним стилем особистості, як компонента

психологічної готовності до професійної діяльності є полінезалежність або дихотомічність когнітивного стилю.

2.2.4 Аналіз результатів дослідження емоційного інтелекту у студентів – пілотів

У ході проведеного дослідження за допомогою використання методики «Опитувальник Люсіна» було отримано дані щодо загального показника емоційного інтелекту у студентів, які узагальнено представлені у таблиці 2.2.4.1.

Таблиця 2.2.4.1

Показники рівнів загального емоційного інтелекту у студентів-пілотів («Опитувальник Люсіна»)

Рівень Компонент	Низький		Середній		Вище середнього		Високий	
	Кількість респондентів							
	Абс	%	Абс	%	Абс	%	Абс	%
ЗЕІ	1	3,3	20	66	4	13,3	5	16,7

За отриманими результатами, ми можемо сказати, що 20 респондентів із 30 опитуваних володіють емоційним інтелектом на середньому рівні, що становить 66%. У той же час у 4 студентів рівень ЕІ знаходиться вище за середній, у 16,7 % опитуваним, що відповідає 5 респондентів мають високий показник володіння емоційним інтелектом і лише у 1 респондента спостерігається низький рівень. Такий розподіл показників свідчить про те, що більшість студентів-пілотів можуть володіти емоціями як своїми власними, так і інших людей, але ця здатність не є стійкою і потребує підкріплення

емоційної сфери відповідно до життєвих і професійних ситуацій. Майже у 1/3 студентів здатність до розпізнавання емоцій і їх контролю є стабільною, міжособистісна професійна комунікація є ефективною, а внутрішньоособистісні емоційні переживання є нормалізованими. Аналізуючи показники респондента з низьким рівне загального EI, ми можемо сказати, що даному студенту важко ідентифікувати емоційні переживання, визначати їх локалізацію та використовувати копінг-стратегії з контролю небажаних емоційних проявів у стресових та екстрених ситуаціях. А тому, це також впливає на процес професійної комунікації.

2.3 Математично – статистичний аналіз результатів дослідження

Відповідно до поставленої мети для визначення зв'язку між психологічними параметрами, необхідно використати кореляційний аналіз.

Для перевірки характеристик розподілу застосувався критерій Колмагорова-Смернова.

Після дослідження характеристик розподіл було виявлено, що за половиною шкал розподіл даних респондентів відхиляється від нормального, а половина відповідає нормальному. Тому було прийнято рішення використовувати критерій Спірмена.

Схематично представимо отримані кореляційні дані за шкалами, які є значущими в нашій гіпотезі дослідження. Дані надані в таблиці 2.3.1

Показники зв'язку емоційного інтелекту та компонентів психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів

Компоненти психологічної готовності	Стресостійкість	Полізалежність/ Полінезалежність
Емоційний інтелект	$r = 0,291^{**}$ $p \leq 0,01$	$r = 0,140^{**}$ $p \leq 0,01$

За результатами кореляційного дослідження було встановлено, що загальний рівень емоційного інтелекту має прямі зв'язки зі стресостійкістю та з полізалежністю/ полінезалежністю. Це означає, що пілот, маючи розвинений емоційний інтелект, зможе керувати своїми емоційними та поведінковими реакціями під час стресової ситуації, а тому рівень стресостійкості буде підвищуватися. Усвідомлення своїх емоцій, профілактика та попередження емоційних реакцій формують нові нейронні зв'язки та зміцнюють психіку пілота. При цьому також буде покращуватися комунікаційна складова, зменшиться вплив емоційних переживань на професійну діяльність, студент-пілот ставатиме впевненішим, зможе ефективно застосовувати логічне та критичне мислення.

Важливою частиною полінезалежності є саморегуляція поведінки та емоційної сфери, що і гарантує розвинений емоційний інтелект. Цю здатність можуть розвинути ті особистості, які є самодостатніми, психологічно вільними від певних соціальних стереотипів, які сприймають і приймають своє власне «Я», а з ним і свої емоції. Це також стосується міжособистісної комунікації та взаємодії.

Відповідно до представлених результатів, якщо студенти-пілоти розвиватимуть емоційний інтелект, то і показники інших компонентів психологічної готовності до професійної діяльності також будуть підвищуватися, що і засвідчуватиме про рівень їх готовності до виконання поставлених професійних задач.

Також було визначено кореляцію рівня Емоційного інтелекту, показника самооцінки особистості з етапом його/її навчання. Результати були представленні в таблиці 2.3.2

Таблиця 2.3.2

Показники кореляції курсу навчання студентів-пілотів з компонентами психологічної готовності до професійної діяльності

Компоненти психологічної готовності	Емоційний інтелект	Самооцінка
Курс навчання	$r = 0,216$ $p \leq 0,05$	$r = 0,644$ $p \leq 0,01$

Під час дослідження кореляційних зв'язків було встановлено, що рівень розвитку емоційного інтелекту і самооцінки є у прямому зв'язку з етапом навчання. Це свідчить про те, що з поступовим набуттям певних знань, умінь та навичок, студент стає впевненішим в собі, як у майбутньому професіоналі, при цьому відбувається практичне відпрацювання процесу польоту та керування літальним апаратом, а також засвоєння певних психологічних здібностей та покращення вже набутих.

У дослідженні прийняли участь 30 студентів-пілотів з 1 та 2 курсу навчання, тому було вирішено провести порівняльний аналіз для незалежних вибірок Стьюдента. Отримані результати аналізу представлені в таблиці 2.3.3.

Таблиця 2.3.3

Дані щодо порівняльного аналізу показників компонентів психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів на 1 та 2 курсах.

		Середнє	Значення
Пара1	ЗЕІ 1	88,266	0,294
	ЗЕІ 2	94,200	
Пара 2	Самооцінка 1	39,933	0,277
	Самооцінка 2	57,133	
Пара 3	Стресостійкість1	18,866	0,053
	Стресостійкість2	26,666	
Пара 4	Когнітивні ст.1	101,733	0,043
	Когнітивні ст.2	111,200	

За наведеними в таблиці даними ми бачимо, що показники кожної пари компонентів психологічної готовності до професійної діяльності на другому курсі є більшими, порівняно з показниками студентів-пілотів на першому курсі навчання. Загальний емоційний інтелект відрізняється на 5, 934; самооцінка – 17,2; стресостійкість – 7,8 і когнітивні стилі (полінезалежність/полізалежність) – 9,467.

Така різниця в показниках психологічної готовності студентів-пілотів до професійної діяльності обумовлена фактором наявності льотної практики починаючи з другого курсу навчання. Якщо на першому курсі студенти вивчають загальні поняття, предмети, вивчають теоретичні аспекти їх професійної діяльності, то на другому з'являється можливість відпрацювати та набути певні практичні навички та уміння. Формуються нові нейронні зв'язки, що укріплює психіку людини, а таким чином сприяє стресостійкості та підвищенню рівня самооцінки себе як пілота, фахівця.

З підвищення самооцінки, може також збільшитися діапазон емоційних реакцій під час навчання на тренажері, певна нестриманість, тому важливо тренерам впроваджувати паралельне відпрацювання контролю власних

емоцій. А надалі, на старших курсах покращення здатності до ефективної комунікації в парах та здібності до розуміння емоцій та емоційних станів другого пілота.

Проявляються когнітивні стилі (полізалежність/полінеалежність), що впливає на формування образу польоту. Якщо у студента переважає полізалежність, то його образ польоту базуватиметься лише на отриманих знаннях та на підказках інструктора. Якщо ж полінезалежний, то студент може знаходити альтернативні рішення льотної нештатної ситуації. За отриманими показниками порівняльного аналізу, ми можемо сказати, що у студентів на другому курсі навчання переважає полінезалежність, ніж у студентів 1 курсу.

2.4 Практичні рекомендації щодо використання результатів дослідження

Беручи до уваги отримані результати нашого дослідження, ми можемо формувати поетапну психологічну програму розвитку емоційного інтелекту та підготовки студентів-пілотів до професійної діяльності. Цей курс матиме 4 модуля, які відповідають чотирьом компонентам емоційного інтелекту: розуміння власних емоцій, управління своїми емоціями, розпізнавання емоцій інших людей та управління емоціями інших людей. Кожен модуль триватиме 3 дні. Перший день присвячений теорії, подальші два дні практичне відпрацювання, аналіз та консультування з психологом-викладачем. Даний курс буде супроводжувати навчальний та тренувальний процес, де студенти-пілоти зможуть в симульованих ситуаціях використовувати набуті психологічні механізми, відслідковувати динаміку змін у власній ефективності.

Необхідно враховувати особливості прояву емоційної сфери кожного студента та зв'язки з іншими компонентами психологічної готовності, а також застосовувати програму підготовки підчас практичних відпрацювань на тренажері. Саме тому для студентів – пілотів, які навчаються на 1 курсі льотної

підготовки, тренінг матиме спрямування на покращення рівня не лише емоційного інтелекту, а й показників самооцінки, стресостійкості та когнітивних стилів, враховуючи низькі показники в результаті нашого дослідження. Комплексна психологічна підготовка надасть можливість студентам формувати стабільні нейронні зв'язки, що впливатиме на стійкість студента до стресу від переходу на наступний етап навчання та до легшого звикання до нової форми діяльності у процесі навчання. Підвищення рівня самооцінки також позитивно впливатиме на професійну самовизначеність студента – пілота, а тому ступінь впевненості у правильності вибору професійної діяльності також підвищуватиметься.

Для студентів – пілотів другого курсу навчання тренінг на емоційний інтелект, як компонента психологічної готовності до професійної діяльності буде включати в себе практичний акцент на підтримання вже існуючого рівня компонентів психологічної готовності, а також переформатування когнітивного стилю особистості з полізалежності на полінезалежний, або хоча б на дихотомічний. Саме зміна установок, стереотипів та упереджень покращить уміння студентів – пілотів на практиці тренувати процес формування образу польоту, прийняття рішення та його можлива зміна.

Висновки до розділу 2

Відповідно до другого завдання дослідження, було отримано такі результати:

1. У 47% студентів виявлено середній рівень стресостійкості, що може характеризуватися силою стресової ситуації, в цілому стабільна психологічна реакція на стрес, можливі деякі психофізіологічні та емоційні реакції, що впливатимуть на процес професійної діяльності майбутніх пілотів.

2. Показники за результатами дослідження самооцінки як компонента психологічної готовності у студентів-пілотів вказують, що у 57,1% респондентів, самооцінка на низькому рівні. Це свідчить про те, що дані студенти-пілоти потребують підтримку у професійній діяльності, частіше проявляється невпевненість у виконанні певних задач, їх образи «Я-ідеальне» та «Я-реальне» не відповідають один одному, а тому немає впевненості у правильності обраного напрямку професійної діяльності.

3. За результатами визначення когнітивного стилю особистості студентів-пілотів у 80% респондентам притаманні обидва полюси і полізалежність і полінезалежність. Це означає, що вони можуть поєднувати властивості обох типів. Особистості дихотомічністю когнітивного стилю незалежні, відповідальні до виконання професійної діяльності, в цілому легко можуть пристосуватися до ситуації відповідно до рівня сили стресфактору. Однак, в той же час мають середній рівень самооцінки, а тому час від часу проявляється невпевненість та розгубленість, динаміка змін сприйняття власного «Я» та ідентифікація «Я-реальне» від «Я-ідеальний».

4. За показниками емоційного інтелекту у 66 % респондентів наявний середній рівень. Це свідчить про розвинуті здібності розпізнавання емоцій як своїх власних так і інших людей, але виникають труднощі у контролі і прояві емоційних реакцій відповідно до ситуації.

5. За результатами кореляційного дослідження було встановлення, що загальний рівень емоційного інтелекту має прямі зв'язки з стресостійкістю та з полізалежністю/ полінезалежністю. Це означає, що пілот, маючи розвинений емоційний інтелект, зможе керувати своїми емоційними та поведінковими реакціями під час стресової ситуації, а тому рівень стресостійкості буде підвищуватися. Усвідомлення своїх емоцій, профілактика та попередження емоційних реакцій будуть формувати нові нейронні зв'язки та зміцнювати психіку пілота. При цьому також буде покращуватися комунікаційна складова, зменшиться вплив емоційних переживань на професійну діяльність, студент-пілот ставатиме впевненішим, зможе ефективно застосовувати логічне та критичне мислення.

Також було встановлено, що рівень розвитку емоційного інтелекту і самооцінки є у прямому зв'язку з етапом навчання. Це свідчить про те, що з поступовим набуттям певних знань, умінь та навичок, студент стає впевненішим в собі, як у майбутньому професіоналі, при цьому відбувається практичне відпрацювання процесу польоту та керування літальним апаратом, а також засвоєння певних психологічних здібностей та покращення вже набутих.

У порівняльному аналізі показників між опитуваними студентами, що навчаються на 1 та 2 курсах льотної підготовки, було визначено підвищення показників ЕІ, когнітивного стилю, самооцінки та стресостійкості на 2 курсі навчання. Така різниця в показниках психологічної готовності студентів-пілотів до професійної діяльності обумовлена фактором наявності льотної практики починаючи з другого курсу навчання.

ВИСНОВКИ

Метою нашого дослідження було встановити рівня розвитку компонентів психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів, визначити зв'язки між емоційним інтелектом та іншими компонентами психологічної готовності та співставити показники студентів на різних курсах навчання. Відповідно до мети було поставлено основні задачі дипломної роботи, а саме: визначити теоретико-методологічну основу вивчення даної проблематики; становити кореляційні зв'язки між показниками емоційного інтелекту та інших компонентів психологічної готовності до професійної діяльності; порівняти динаміку змін показників компонентів психологічної готовності до професійної діяльності у студентів-пілотів на різних етапах навчання.

Наше дослідження поділялось на наступні етапи:

1. Етап теоретичного вивчення проблематики. На даному етапі було встановлено, що поняття «психологічна готовність до професійної діяльності» формується на основі низки соціальних якостей особистості, а саме: її переконання, уміння, здібності, тип мислення, спрямованість, рівень професійних домагань, емоційних переживань та моральні принципи особистості. Висока самооцінка, позитивне ставлення людини до себе та розуміння свого значення, як професіонала має 4 позиції свого «Я» по відношенню до навколишнього світу. Що також є одним і позитивних чинників до розвитку стресостійкості. В професії пілот саме стресостійкість, психологічна надійність є необхідною професійно важливою якістю та показником готовності до виконання професійних завдань. Поняття когнітивних стилів особистості також відносно нове, і має невелику дослідницьку базу. Але було визначено, що стилі полізалежності – полінезалежності, що вказують чи має людина залежність від соціальних стереотипів, ригідність мислення та емоційних переживань і так далі.

Чи навпаки, впевнена в своїх діях та рішеннях, здатна формувати декілька альтернатив образу польоту і за необхідності їх реалізувати. Емоційний інтелект є важливою якістю особистості для саморегуляції емоційної сфери в системі людина – машина в умовах дефіциту часу та при нештатних ситуаціях.

2. Етап проведення емпіричного дослідження та встановлення рівнів розвитку компонентів психологічної готовності до професійної діяльності. Було організовано тестування за допомогою онлайн гугл форми, в якій респонденти могли пройти тестові методики. Після отримання сирих балів було застосовано статистичний метод дослідження. Отримані результати показали, що у 20 респондентів з 30 наявний середній рівень емоційного інтелекту. Це свідчить про розвинуті здібності розпізнавання емоцій як своїх власних так і інших людей, але виникають труднощі у контролі і прояві емоційних реакцій відповідно до ситуації.

За результатами визначення когнітивного стилю особистості студентів-пілотів у 24 респондентів притаманні обидва полюси і полізалежність і полінезалежність. Це означає, що вони можуть поєднувати властивості обох типів. Особистості дихотомічністю когнітивного стилю незалежні, відповідальні до виконання професійної діяльності, в цілому легко можуть пристосуватися до ситуації відповідно до рівня сили стресфактору. Однак, в той же час мають середній рівень самооцінки, а тому час від часу проявляється невпевненість та розгубленість, динаміка змін сприйняття власного «Я» та ідентифікація «Я-реальне» від «Я-ідеальний». Показники за результатами дослідження самооцінки вказують, що у 17 респондентів наявна самооцінка на низькому рівні. Це свідчить про те, що дані студенти-пілоти потребують підтримку у професійній діяльності, частіше проявляється невпевненість у виконанні певних задач, їх образи «Я-ідеальне» та «Я-реальне» не відповідають один одному, а тому немає впевненості у правильності обраного напрямку професійної діяльності. У 14 студентів виявлено середній рівень

стресостійкості, що може характеризуватися силою стресової ситуації, в цілому стабільна психологічна реакція на стрес, можливі деякі психофізіологічні та емоційні реакції, що впливатимуть на процес професійної діяльності майбутніх пілотів.

3. Етап математично – статистичного аналізу отриманих результатів. На даному етапі було встановлено, що емоційний інтелект має прямі зв'язки з стресостійкістю та з полізалежністю/ полінезалежністю. Це свідчить, що пілот, маючи розвинений емоційний інтелект, зможе керувати своїми емоційними та поведінковими реакціями під час стресової ситуації, а тому рівень стресостійкості буде підвищуватися. Усвідомлення своїх емоцій, профілактика та попередження емоційних реакцій будуть формувати нові нейронні зв'язки та зміцнювати психіку пілота. При цьому також буде покращуватися комунікаційна складова, зменшиться вплив емоційних переживань на професійну діяльність, студент-пілот ставатиме впевненішим, зможе ефективно застосовувати логічне та критичне мислення.

Також було встановлено, що рівень розвитку емоційного інтелекту і самооцінки є у прямому зв'язку з етапом навчання. Це свідчить про те, що з поступовим набуттям певних знань, умінь та навичок, студент стає впевненішим в собі, як у майбутньому професіоналі, при цьому відбувається практичне відпрацювання процесу польоту та керування літальним апаратом, а також засвоєння певних психологічних здібностей та покращення вже набутих.

Було визначено підвищення показників EI, когнітивного стилю, самооцінки та стресостійкості на 2 курсі навчання. Така різниця в показниках компонентів психологічної готовності студентів-пілотів до професійної діяльності обумовлена фактором наявності льотної практики починаючи з другого курсу навчання.

Таким чином поставлена мета за завдання були успішно досягнуті.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1) Бернс Р. Развитие Я-концепции и воспитание/ пер с англ. Москва: Прогресс, 1986. 423 с.
- 2) Богдан Л. М. Психологічна готовність як складова професійної підготовки майбутніх фахівців соціальної сфери. Збірник Актуальні проблеми психології. Том XI. Випуск 14. 2016 р.
- 3) Бурлачук Л. Ф. Словарь – справочник по психодиагностике, ПИТЕР, 2007.
- 4) Выготский Л.С. Собрание сочинений: в 6 т. под. ред. Д. Б. Эльконина. Москва: Педагогика, 1984 Т. 4: Детская психология. 1984. 432 с.
- 5) Горский А. М., Закревская А. И. Влияние индивидуальных когнитивных особенностей операторов авиационно-космических систем на деятельность в условиях неопределённости: матеріали міжнар. наук.-практичної конф. «Авіа2021», м. Київ 20 квіт. 2021р.
- 6) Гоулман, Д., Бояцис, Г., Макки, Э. Эмоциональное лидерство: Искусство управления людьми на основе эмоционального интеллекта / Д. Гоулман, Г. Бояцис, Э. Макки. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. – 301 с.
- 7) Держнагляд охорони праці України
URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/91889415>
- 8) Дробот О.В. Проблема становлення професійної самосвідомості суб'єкта діяльності. Психологія свідомості: теорія і практика наукових досліджень: тези II міжнар. наук.-практ. конф., м. Переяслав-Хмельницький, 21 бер. 2018 р. / відп. ред. О.В. Дробот; ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди». – К.: Талком, 2018. – С. 15 – 18.
- 9) Дубчак Г. М. Психологія становлення професійної стресостійкості майбутніх фахівців соціономічних професій: докторська наук. робота, інститут психології імені Г. С. Костюка НАПН України, м. Київ 2018, 168 с

- 10) Задорожний В. Д. Методика летного обучения: учеб. Пособие Ульяновск: УВАУ ГА(И), 2011, 80 с.
- 11) Запорожець Т. О. Роль і місце емоційного інтелекту в детермінації ситуативної психологічної готовності фахівців управління повітряним рухом / Т. О. Запорожець // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія : Психологія. - 2014. - № 1121, Вип. 56. - С. 71-75.
- 12) Кон И. С. В поисках себя: личность и самосознание. Москва: Политиздат, 1984. 255 с.
- 13) Кучеренко С. М. Оценка психологической готовности студентов к профессиональной деятельности как одно из направлений повышения качества подготовки специалистов / С. М. Кучеренко // Вісник Харківського університету. Серія «Психологія». – 1998. – № 403. – С. 121-130.
- 14) Люсин, Д.В. Современные представления об эмоциональном интеллекте. / Под ред. Д.В. Люсина, Д.В. Ушакова, Социальный интеллект: Теория, измерение, исследования. - М.: Институт психологии РАН, 2004.
- 15) Люсин, Д.В. Способность к пониманию эмоций: Психометрический и когнитивный аспекты // Г.А. Емельянов (ред.), Социальное познание в эпоху быстрых политических и экономических перемен. М.: Смысл, 2000.
- 16) Мейли Р. Различные аспекты «Я». Психология личности: тексты/ под ред. Ю.Б. Гиппенрейтер, А. А. Пузыря. Москва: Изд-во МГУ, 1982. 132-141 с.
- 17) Пантлеев, С. Р. Самоотношение как эмоционально-оценочная система: МГУ, 1991, 110 с.
- 18) Петровский А.В., Ярошевский М.Г. Психология. Москва: Академия, 1998. 502 с.
- 19) Платонов К. К. Человек в полете. Воениздат, 1957. — 288 с.

- 20) Помиткіна Л.В., Помиткін Д.Е. Психологічна готовність студентів до прийняття стратегічного життєвого рішення щодо професійного самовизначення / Естетика і етика педагогічної дії: Зб. наукових праць. – Випуск 3. – Київ-Полтава, 2012. – С.89-98.
- 21) Селиванов В.В., Осокіна К.А. Діагностика когнітивного стилю с помощью опросника ТСОВ-4, Весник практической психологии образования №4(45) октябрь—декабрь, 2015г.
- 22) Семиченко В. А. Психологія особистості. Київ: Видавець Ешке О. М., 2001. 427 с.
- 23) Сечейко О.В. Психологічна складова професійної готовності студентів-авіадиспетчерів //Актуальні проблеми психології. Збірник наукових праць Інституту психології ім.Г.С. Костюка НАПН України, т.Х, вип. 21 – Інженерна,авіаційна та екстремальна психологія – К.:2012.-С.186-195.
- 24) Сечейко О.В., Стороженко А.І. / Олена Віталіївна Сечейко // Матеріали XV міжнародної науково-технічної конференції «АВІА-2021». –К.: НАУ, 2021 - С. 33.28-33.21
- 25) Скрипаченко Т.В. Психологічні особливості інформаційного стресу: зб. наук. пр. Проблеми сучасної психології № 1 (13), м. Запоріжжя, 2018.
- 26) Чеснокова И. И. Проблема самосознания в психологии. Москва: Наука, 1977. 144 с.
- 27) Accident Statistics ICAO
URL: <https://www.icao.int/safety/iStars/Pages/Accident-Statistics.aspx>
- 28) Bar-On R. The Bar-On Emotional Quotient Inventory (EQ-i): Technical Manual. Toronto: Multi-Health Systems, 1997.
- 29) Goleman D. Emotional intelligence. New York: Bantam Books, 1995.
- 30) Kaplan, H. B. Deviant behavior and self-enhancement in adolescence / H. B. Kaplan // J. of Youth and Adolescence. – 1978 – Vol.7, N 3. – P. 253-278.

- 31) Mayer J.D., Caruso D.R., Salovey P. Emotional Intelligence meets traditional standards for an intelligence // *Intelligence*. 1999. V. 27. P. 267-298.
- 32) Mayer J.D., Salovey P., Caruso D.R., Sitarenios G. Emotional intelligence as a standard intelligence // *Emotion*. 2001. V. 1. P. 232-242.

ДОДАТКИ

Описова статистика результатів за тестом С.В. Ковалева на визначення рівня самооцінки

Самооцінка					
		Частота	Проценти	Валидный процент	Накопленный процент
Валидные	20,00	1	3,2	3,3	3,3
	25,00	1	3,2	3,3	6,7
	30,00	1	3,2	3,3	10,0
	31,00	1	3,2	3,3	13,3
	32,00	1	3,2	3,3	16,7
	33,00	1	3,2	3,3	20,0
	37,00	1	3,2	3,3	23,3
	38,00	1	3,2	3,3	26,7
	42,00	1	3,2	3,3	30,0
	43,00	3	9,7	10,0	40,0
	45,00	1	3,2	3,3	43,3
	48,00	4	12,9	13,3	56,7
	49,00	1	3,2	3,3	60,0
	53,00	1	3,2	3,3	63,3
	55,00	1	3,2	3,3	66,7
	56,00	1	3,2	3,3	70,0
	59,00	1	3,2	3,3	73,3
	60,00	1	3,2	3,3	76,7
	62,00	1	3,2	3,3	80,0
	64,00	1	3,2	3,3	83,3
	65,00	1	3,2	3,3	86,7
	67,00	2	6,5	6,7	93,3
	70,00	1	3,2	3,3	96,7
	75,00	1	3,2	3,3	100,0
	Всього	30	96,8	100,0	
Пропущенные	Системные	1	3,2		
Всього		31	100,0		

Описова статистика результатів за Бостонським тестом на стресостійкість

Стресостійкість					
		Частота	Проценты	Валидный процент	Накопленный процент
Валидные	5,00	1	3,2	3,3	3,3
	7,00	1	3,2	3,3	6,7
	8,00	2	6,5	6,7	13,3
	9,00	1	3,2	3,3	16,7
	10,00	1	3,2	3,3	20,0
	11,00	1	3,2	3,3	23,3
	13,00	1	3,2	3,3	26,7
	15,00	3	9,7	10,0	36,7
	17,00	1	3,2	3,3	40,0
	18,00	1	3,2	3,3	43,3
	24,00	1	3,2	3,3	46,7
	25,00	1	3,2	3,3	50,0
	26,00	1	3,2	3,3	53,3
	29,00	2	6,5	6,7	60,0
	30,00	1	3,2	3,3	63,3
	31,00	1	3,2	3,3	66,7
	32,00	3	9,7	10,0	76,7
	33,00	3	9,7	10,0	86,7
	34,00	2	6,5	6,7	93,3
	36,00	1	3,2	3,3	96,7
	39,00	1	3,2	3,3	100,0
	Всего	30	96,8	100,0	
Пропущенные	Системные	1	3,2		
Всего		31	100,0		

Описова статистика результатів за опитувальником ТСОВ-4

ПолізаležНезал					
		Частота	Проценты	Валидный процент	Накопленный процент
Валидные	76,00	1	3,2	3,3	3,3
	95,00	1	3,2	3,3	6,7
	96,00	2	6,5	6,7	13,3
	97,00	2	6,5	6,7	20,0
	98,00	1	3,2	3,3	23,3
	99,00	1	3,2	3,3	26,7
	100,00	2	6,5	6,7	33,3
	101,00	1	3,2	3,3	36,7
	102,00	1	3,2	3,3	40,0
	103,00	3	9,7	10,0	50,0
	105,00	2	6,5	6,7	56,7
	106,00	3	9,7	10,0	66,7
	108,00	1	3,2	3,3	70,0
	109,00	1	3,2	3,3	73,3
	110,00	1	3,2	3,3	76,7
	113,00	1	3,2	3,3	80,0
	114,00	1	3,2	3,3	83,3
	116,00	1	3,2	3,3	86,7
	119,00	1	3,2	3,3	90,0
	121,00	1	3,2	3,3	93,3
	144,00	1	3,2	3,3	96,7
	146,00	1	3,2	3,3	100,0
	Всего	30	96,8	100,0	
Пропущенные	Системные	1	3,2		
Всего		31	100,0		

Описова статистика результатів «Опитувальник емоційного інтелекту «ЕМІн»
(Д.В.Люсін)»

ЗагEQ					
		Частота	Проценты	Валидный процент	Накопленный процент
Валидные	50,00	1	3,2	3,3	3,3
	64,00	1	3,2	3,3	6,7
	73,00	1	3,2	3,3	10,0
	80,00	1	3,2	3,3	13,3
	81,00	1	3,2	3,3	16,7
	83,00	1	3,2	3,3	20,0
	84,00	1	3,2	3,3	23,3
	85,00	5	16,1	16,7	40,0
	86,00	2	6,5	6,7	46,7
	87,00	1	3,2	3,3	50,0
	88,00	1	3,2	3,3	53,3
	89,00	1	3,2	3,3	56,7
	90,00	1	3,2	3,3	60,0
	93,00	1	3,2	3,3	63,3
	95,00	1	3,2	3,3	66,7
	98,00	1	3,2	3,3	70,0
	101,00	2	6,5	6,7	76,7
	105,00	1	3,2	3,3	80,0
	107,00	1	3,2	3,3	83,3
	112,00	1	3,2	3,3	86,7
	113,00	1	3,2	3,3	90,0
	114,00	1	3,2	3,3	93,3
	115,00	1	3,2	3,3	96,7
	117,00	1	3,2	3,3	100,0
	Всего	30	96,8	100,0	
Пропущенные	Системные	1	3,2		
Всего		31	100,0		

Результати кореляційного аналізу емоційного інтелекту та інших компонентів
психологічної готовності до професійної діяльності у
студентів – пілотів

Кореляції							
			Курс	ЗагEQ	Самооцінка	ПолізаалежНеза л	Стресостійкість
Рo Спирмена	Курс	Коефіцієнт кореляції	1,000	0,216*	0,644**	-0,274	-0,355
		Знач. (двухстороння)		0,251	0,000	0,143	0,054
		N	30	30	30	30	30
	ЗагEQ	Коефіцієнт кореляції	0,216*	1,000	0,091	0,140**	0,291**
		Знач. (двухстороння)	0,251		0,633	0,459	0,118
		N	30	30	30	30	30
	Самооцінка	Коефіцієнт кореляції	0,644**	-0,091	1,000	-0,149	0,242
		Знач. (двухстороння)	0,000	0,633		0,432	0,198
		N	30	30	30	30	30
	ПолізаалежНеза л	Коефіцієнт кореляції	-0,274	0,140*	-0,149	1,000	-0,090
		Знач. (двухстороння)	0,143	0,459	0,432		0,635
		N	30	30	30	30	30
	Стресостійкість	Коефіцієнт кореляції	-0,355	0,291*	0,242	-0,090	1,000
		Знач. (двухстороння)	0,054	0,118	0,198	0,635	
		N	30	30	30	30	30
**.	Корреляція значима на рівне 0,01 (двухстороння).						
*.	Корреляція значима на рівне 0,05 (двухстороння).						

Результати порівняльного аналізу емоційного інтелекту та інших компонентів психологічної готовності до професійної діяльності у студентів – пілотів на 1 та 2 курсах навчання

Статистика группы					
Курс		N	Среднее	Станд. отклонения	Станд. средняя ошибка
ЗагEQ	1	15	88,2667	11,10641	2,86766
	2	15	94,2000	18,44374	4,76215
Самооцінка	1	15	39,9333	10,44623	2,69721
	2	15	57,1333	12,16826	3,14183
ПолізалежНезал	1	15	101,7333	9,12193	2,35527
	2	15	111,2000	15,75346	4,06753
Стресостійкість	1	15	18,8667	10,91439	2,81808
	2	15	26,6667	9,16255	2,36576