

активність, спрямована на задоволення біологічних потреб і потреб у власній безпеці. На рівні суб'єкта активність проявляється у вигляді психічних функцій. На рівні особистості суб'єктна активність проявляється відповідно до норм поведінки, суспільної діяльності, спілкування і пізнання.

Умовами розвитку суб'єктної активності в особливих умовах діяльності виступають протиріччя між її адаптивними формами і проявами неадаптивної індивідуальної активності.

Література:

1. Альбуханова-Славская К.Н. Деятельность и психология личности / Ксения Александровна Альбуханова-Славская. – М.: Наука, 1980. – 335 с.
2. Ломов Б.Ф. Методологические и теоретические проблемы психологии / Борис Федорович Ломов. – М.: Наука 1984. - 448 с.

Олег Будников

г. Киев

Летный экипаж в условиях ориентации на приоритеты бизнеса: штрихи к портрету

Весна, начавшаяся, несмотря ни на что, строго по календарю, успокоила: жизнь продолжается. С первой яркой зеленью начала оживать и отечественная авиационная отрасль. Туроператоры ищут выгодных перевозчиков под чартерные программы, пассажиры

заранее выкупают дешевые билеты на рейсы «высокого» сезона. Под первыми же весенними лучами проступили и новые проблемы, свойственные периоду активизации рынка, и хронические, с каждым годом все более усугубляющие ситуацию в украинском небе: стареющий парк, куцые инвестиции, удушающая монополия многих видов аэропортового сервиса, отсутствие кредитования, застрявшая где-то на распутье эпох в невероятном симбиозе ортодоксально-советского и доморощено-рыночного уникальная даже для постсоветского пространства нормативная база...

Но сегодня хотелось бы сказать о другом. О чем-то ненароком забытом в лихорадочной попытке увязать априорно несовместимые в условиях кризисного финансирования задачи: рост прибыли и обеспечение безопасности полета, критическое сокращение затрат на сервис – и комфорт пассажиров, жалкое техническое сопровождение – и регулярность полетов. О чем-то больше всего мешающем и на чем держится все. О людях. О людях, которые при дефиците запчастей должны выпустить рейс по расписанию; при отсутствии качественного бортового питания – обеспечить хорошее настроение пассажиров; в полете на старом неисправном самолете обеспечить безопасность тех, кто рискнул подняться на борт. И в первую очередь – о пилоте. Именно на нем скажутся в полете все пробелы, упущения, нестыковки, недоделки... Там, над землей, он - один на один с небом, с проблемами отрасли, авиакомпании, конкретного лайнера,

сегодняшних пассажиров... И, главное, наедине со своими собственными достоинствами и недостатками...

Какой же нечеловеческой устойчивостью, выносливостью, невосприимчивостью должен обладать этот обыкновенный человек, чтобы, взвалив на свои плечи проблемы всей системы, не сломаться. Не махнуть рукой в надежде на вездесущее «авось». Не потерять чувствительность к затаившейся опасности. Не выработаться за несколько лет. Не поддаться ощущению обреченности на неизбежное. Не потерять интерес ни к очередному новому, ни к опостылевшему старому. Не уйти в эйфорию по поводу своей незаменимости и востребованности. Не воспринять временные перекосы в условиях оплаты труда как свидетельство «вседозволенности». А ведь есть от чего. С момента обострения экономического кризиса, наиболее востребованные специалисты, в первую очередь – пилоты, все более и более пытливно вглядывались в заграничную даль. И многие из них разглядели там свое место, ведь экономика многих стран оживилась значительно раньше нашей. Хроническое отсутствие адекватного пополнения летных кадров, в первую очередь, из-за развала системы первоначальной летной подготовки гарантировано обеспечило оставшимся «патриотам» отсутствие конкуренции как со стороны новых поколений, так и со стороны зарубежных коллег...

Смена поколений в руководстве авиакомпаний, продиктованная требованиями рыночной экономики, закономерно обеспечила главенство коммерческих интересов в процессе

организации производства. Всему назначена своя цена: выполнению процедуры, улыбке бортпроводника, задержке рейса, плохому настроению пассажира,... и конечно же, хорошему специалисту. Это обеспечило спрос на пилотов, способных совмещать одновременно несколько должностных функций: пилот-инструктор, руководитель летного подразделения, инспектор по безопасности полетов, инструктор тренажерной подготовки, риск-менеджер, аналитик СОК... Особенно, если такому специалисту свойственна критичность оценок результатов своего труда, готовность к разумному компромиссу, сдержанность в эмоциях... Неожиданно возник спрос на пенсионеров, успевших на закате летной карьеры освоить современную авиационную технику, новые методы организации летной работы и контроля уровня безопасности полета...

Жесткая конкуренция в скукожившихся объемах рынка неизбежно ведет к перераспределению кадров между операторами индустрии авиаперевозок. Содержание первоклассных, «незапятнанных» пилотов становится прерогативой, исключительно, крупных авиакомпаний – лидеров отрасли. «Классному» пилоту тесно и рискованно работать в мелкой авиакомпании, а ей, в свою очередь, не по бюджету – перспективный летчик...

Таким образом, вырисовался довольно интересный портрет востребованного сегодня в большинстве мелких украинских авиакомпаний летного экипажа. «Идеальный» КВС: возрастной,

многоопытный, не претендующий на место в зарубежной авиаконпании (в силу возраста, ограничений по здоровью, слабого владения иностранными языками, «темных» пятен биографии...), уравновешенный, покладистый, но способный еще к обучению и непрерывной адаптации к непрерывно меняющимся условиям работы. «Идеальный» второй пилот: молодой, коммуникабельный, энергичный, неопытный, но схватывающий налету (в прямом и переносном смысле), и уже успевший освоить основные процедурные элементы профессионального мастерства, работающий не столько за зарплату, сколько за возможность налетать в производственных условиях минимум часов, необходимый для попытки трудоустройства в прогрессирующей крупной отечественной или зарубежной авиаконпании. Такой «спрос» делает перспективу «укрупнения» операторов авиарынка осязаемо близкой и неизбежной...

С.В. Волков

М. Харків

Використання психотехнологій для формування комунікативної компетентності інспекторів ДПН

Проведене нами дослідження показало, що основні професійно важливі якості інспекторів ДПН поділяються на дві