

*Е.В. Лузік, д.пед.н, Н.В. Ладозубець, к.пед.н.,
Н.І. Демченко, к.пед.н., А.М. Кокарева, к.пед.н.,
Н.М. Проскурка, к.психол.н., О.С. Поліщук, аспірант
(Національний авіаційний університет, Україна)*

Стресостійкість як чинник розвитку толерантності до невизначеності в професійному становленні майбутніх фахівців авіаційної галузі

В доповіді висвітлено питання професійної підготовки майбутніх авіафахівців у технічних закладах вищої освіти. Однією із складових професійної підготовки авіафахівців є розвиток толерантності до невизначеності.

Створення світової освітньої мережі, інформаційно-синергетичний підхід як системна реформа європейського, національного та інституціонального рівнів закладів вищої технічної освіти, зумовили виявлення і обґрунтування загальних для світової спільноти проблем професійної підготовки майбутніх фахівців авіаційної галузі як системного процесу цілеспрямованих особистісних змін або реакцій на стимули, що сприймаються як складні та мінливі змінні, які дають можливість для існувань декількох принципово відмінних інтерпретацій.

Проблема стресостійкості у наукових дослідженнях розглядалась як проблема бар'єру психічної адаптації людини (А. Вальдман); емоційної стійкості та здатності контролю емоцій (Е. Мілерян). Основою стресостійкості вважають саморегуляцію людини (Р. Сігаєв), яка складається з певних ланцюгів (О. Конопкін). До стресостійкості відносять різноманітні копінг-механізми та механізми психологічного захисту (В. Корольчук) на які впливає локус контролю (Д. Роттер), етнічний фактор (Л. Таукенова), тип вищої нервової діяльності (Л. Собчик) психічні та соматичні захворювання (Л. Наугольник). Стресостійкість як властивість психіки відображає здатність людини успішно здійснювати необхідну діяльність у складних умовах.

Застосування в освітньо-інформаційному середовищі закладу вищої технічної освіти нової діяльнісно-результативної освітньої парадигми, що відповідає інноваційній моделі розвитку суспільства і світу в цілому, визначило перехід від процесного підходу в організації професійної підготовки майбутніх авіаційних фахівців до рефлексивно-результативного, що складає основу цілей підготовки, пов'язаних із забезпеченням країни фахівцями авіаційної галузі, адаптованими до швидко змінних умов ринку праці; здатних компетентісно, самостійно і відповідально вирішувати багатofункціональні задачі в умовах інформаційної невизначеності, як атрибуту повсякденного життя, пов'язаного з непередбачуваними подіями і динамічною парадигмою їх контролю, готових до постійного особистісно-професійного становлення та зростання соціальної і професійної мобільності. В світі визначених задач професійна підготовка майбутніх авіаційних фахівців, як здатність продуктивно діяти у незнайомих обставинах з недостатністю інформації і невідомістю майбутнього,

розглядатиметься як формування особливого способу взаємодії студентів із зовнішнім середовищем, центром якого стає предмет їх майбутньої професійної діяльності, на який надалі має спрямовуватися життєва активність фахівця та якому підпорядковується його цілепокладання.

Ця думка яскраво підтверджується дослідником Комадена, який показав, що в умовах «мозкового штурму» досліджувані, що проявляли толерантність до невизначеності, пропонували значно більше способів вирішення задач, а дослідник Тегано підтвердив наявність тісного зв'язку між креативністю і толерантністю до невизначеності, підкреслюючи, що саме негативними емоціями запускається механізм редукції когнітивного дисонансу (прийняття ризику).

Саме в контексті особистісного підходу к процесу професійної підготовки було зроблено висновок, що існує певна інтегральна якість («толерантність до невизначеності»), яка дозволяє особистості успішно діяти в непередбачуваному світі. Орієнтуючись на роботи авторів Авер'янова А.І., Дмитрієва М.С. та Кременя В.Г., окреслимо основні ознаки невизначеності, а саме: а) в об'єктивному сенсі – це наявність декількох тенденцій рівновірогідного розвитку подій; б) в суб'єктивному сенсі – це ситуація, в якій у людини є об'єктивна можливість здійснити вибір з декількох рівновірогідних альтернатив, але, при цьому, відсутні: необхідна інформація; ресурси; смислова цінність ситуації та її наслідків, а отже, бажання вирішити ситуацію.

В нашому дослідженні розглядається толерантність до невизначеності як інтегральна особистісна якість майбутнього авіафахівця, що визначає здатність людини позитивно реагувати на ситуації невизначеності, діяти в умовах нечітко визначених цілей і завдань, неповної наявності вихідної інформації, прагнучи подолати її недостатність активними діями.

Однак, не дивлячись на значне підвищення загальноосвітнього і професійного рівнів підготовки авіаційних операторів «переднього краю» (членів льотного екіпажу та диспетчерів, фахівців з обслуговування повітряного руху, які безпосередньо забезпечують безпеку польотів), не менше $\frac{2}{3}$ – $\frac{3}{4}$ загальної кількості авіаційних пригод впродовж десятиліть обумовлені у світовій цивільній авіації діями людського чинника. У ракурсі наведеного заслуговує безумовної уваги документ ЄВРОКОНТРОЛЮ «Human Factors Module – A Business Case for Human Factors Investment», де визначено три стратегії підходу до аспектів людського чинника, найважливішим серед яких визнано так званий «проактивний підхід» як спроможність фахівця активно здійснювати вибір мети та адекватних їй засобів досягнення; проявляти ініціативу; відповідати як за себе, так і за дії команди. При цьому, із спектру положень – складових концепції ІКАО в області безпеки польотів, з погляду впливу людського чинника, одним із важливих стає «ставлення співробітників авіаційних організацій до небезпечних дій або умов», відображаючи, тим самим, ступінь «безпечної» корпоративної культури. Крім того, особливого значення набувають проблеми людського чинника і під час прийняття рішень, оскільки, з одного боку, професійна діяльність майбутнього авіаційного оператора може розглядатися як безперервний ланцюг рішень, що виробляються і реалізуються в явних і неявних формах, а з іншого боку, за

даними американського вченого S.N. Roscoe, переважна більшість авіаційних пригод є наслідком як помилкових технічних так і комунікативних рішень, що здійснюються членами екіпажу в процесі професійної діяльності. Саме тому, з огляду на означене вище, важливими стають не лише структура і зміст продуктивних знань, сформованих на основі мінливого інформаційного середовища, в якому знаходиться як освітня система професійної підготовки авіафахівця в цілому, так і суб'єкти цього середовища, а й інтегровані уміння оперувати цими знаннями; доцільність визначення змісту професійної необхідності і життєвої значущості предметів професійної підготовки. Не менш важливим стає формування і розвиток у студентів стресостійкості як чинника розвитку толерантності до невизначеності - інтегральної особистісної характеристики, яка тісно пов'язана з когнітивно-стильовими характеристиками людини та особливостями прийняття рішень в ситуаціях особистісного вибору; критичного ставлення до себе; здатності своєчасно виявляти і усвідомлювати психологічні та професійні проблеми, що можуть виникати в майбутній професійній діяльності і міжособистісних відносинах.

Відомо, що традиційна процесно-функціональна підготовка у закладах вищої технічної освіти (ЗВТО), яка зорієнтована лише на предметну підготовку майбутнього авіаційного фахівця, формує так зване контекстно-алгоритмічне бачення світу, відображаючи, тим самим, лише сьогоденісне освітнє середовище, а не інформаційно-синергетичний простір, що включає невизначені задачі, проблеми, гіпотези та змінні аксіоми. В результаті такої підготовки у майбутнього авіаційного фахівця практично відсутньою є готовність до проблемно-пошукової самостійності у процесі формування нових знань та умінь; відповідальність в проектно-особистісній діяльності, що систематизує та структурує складові майбутньої професійної діяльності.

Таким чином, в результаті теоретичних та емпіричних досліджень, серед найбільш актуальних проблем професійної підготовки майбутніх авіафахівців у технічних закладах вищої освіти нами були виокремлені: розвиток самостійності і відповідальності у студентському віці; особливості адаптації майбутніх авіафахівців до нових умов життєдіяльності; розвиток стресостійкості; умови особистісного розвитку і професійного становлення студентів у процесі професійної підготовки; формування особистісної та соціальної зрілості; ціннісні орієнтації та співвідношення внутрішньої і зовнішньої мотивації до навчання; конфлікти у навчальному процесі ЗВТО.

Наведені вище проблеми професійної підготовки студентів - майбутніх авіафахівців підтвердили думки науковців Джафарзаде Р.М.; Jensen R.S.; Рева О.М.; Едвардо У; Wenden A.I. стосовно того, що не вирішується основне завдання освітнього простору ЗВТО – сформованість толерантності до невизначеності в професійній суб'єктності авіаційного фахівця, основними характеристиками якої є динамізм, самостійність, відповідальність, успішність, здатність до освіти протягом життя. Саме тому суб'єктивні характеристики особистості студента (психічні новоутворення, цілі, потреби, мотиви, задатки та здібності, розвиток особистості) в умовах невизначеності мають виступати системоутворювальними умовами оптимізації професійної підготовки, оскільки вони відповідають, в першу чергу, за успішну актуалізацію професійних знань,

умінь та навичок, забезпечуючи гармонійний професійний розвиток студента в реалізації особистісної траєкторії успішного навчання протягом життя.

Виходячи з цих міркувань основна концептуальна думка нашого дослідження полягає в тому, що своєчасне виявлення та усвідомлення як викладачами так і студентами необхідності використання корекційних заходів щодо чинників, які деструктивно впливають на навчальну активність і професійне становлення студента, будуть сприяти поєднанню перспектив особистісного і професійного розвитку, підвищенню ефективності і результативності навчання та професійного становлення майбутнього авіафахівця.

Список літератури

1. Mas-Colell Andreu, Whinston Michael D., Green Jerry R. *Microeconomic Theory*. – Oxford University Press, 1995. – 977 p.
2. Lester L.F. Bombaci D.H. The relationship between personality and irrational judgment in civil pilots. *Human Factors*, 1984, 26. P. 565–572.
3. Jensen R.S., Andrien J., Lawton R. *Aeronautical Decision Making for Instrumental Pilots*. Washington, D.C. : DOT/FAA/PM-86/42 : Federal Aviation Administration, 1987.
4. Рева О.М., Камишин В.В., Панасюк А.М. Рівень домагань як критерій ставлення майбутніх авіадиспетчерів до пропусків занять. *Качество технологий – качество жизни* : материалы III междунар. науч.-практ. конф. (Харьков, 14-16 апр. 2011 г.). – Харьков, 2011. – С. 45-46.
5. Рева О.М., Марченко Д.Л., Дудник С.О. Теоретичні засади виявлення ставлення студентів до результатів навчання. *Современные проблемы и пути их решения в науке, транспорте, производстве и образовании* : сб. науч. тр. по м-лам междунар. науч.-практ. конф. (Одесса, 15-25 дек. 2007 г.). – Одесса, 2007. Т. 15: Педагогика, психология и социология. – С. 68-75.
6. Рева О.М., Булава В.П. Плоты «аварийники»: аналітичний огляд причин авіаційних подій за людським фактором // *Залізничний транспорт України*, 2008. №6. – С. 37-41.
7. Wenden A. Rubin J. (Eds.). *Learner Strategies in Language Learning*. Englewood Cliffs, NJ : Prentice-Hall, 1987. – 114 p.