

УДК 159.942

Т. О. Хілл

ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАЛЕЖНОСТІ ПОКАЗНИКІВ ПРОЯВУ СИТУАТИВНОЇ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ГОТОВНОСТІ ВІД РІВНЯ ЕМОЦІЙНОГО ІНТЕЛЕКТУ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯНИМ РУХОМ

У статті висвітлено роль емоційного інтелекту у професійній тренажерній підготовці майбутніх фахівців управління повітряним рухом за рахунок проведення теоретичного та емпіричного дослідження. Визначено особливості взаємозв'язку емоційного інтелекту з ситуативною психологічною готовністю та запропоновано її структуру з урахуванням специфіки діяльності фахівців управління повітряним рухом. Визначено основну специфіку професійної діяльності фахівців управління повітряним рухом у відповідності до вимог науково-технічного прогресу. Охарактеризовано в загальному вигляді значення емоційної стійкості та саморегуляції в діяльності фахівців управління повітряним рухом.

Ключові слова: емоційний інтелект, ситуативна психологічна готовність, управління повітряним рухом (УПР), тренажерна підготовка, студент-авіадиспетчер, саморегуляція, емоційна стійкість.

В статті висвітлена роль емоціонального інтелекту в професійній тренажерній підготовці майбутніх фахівців управління повітряним рухом за рахунок проведення теоретичного та емпіричного дослідження. Визначено особливості взаємозв'язку емоціонального інтелекту з ситуативною психологічною готовністю та запропоновано її структуру з урахуванням специфіки діяльності фахівців управління повітряним рухом. Визначено основну специфіку професійної діяльності фахівців управління повітряним рухом у відповідності до вимог науково-технічного прогресу. Охарактеризовано в загальному вигляді значення емоційної стійкості та саморегуляції в діяльності фахівців управління повітряним рухом.

ние эмоциональной стойкости и саморегуляции в деятельности специалистов управления воздушным движением.

Ключевые слова: эмоциональный интеллект, ситуативная психологическая готовность, управление воздушным движением (УВД), тренажерная подготовка, студент-авиадиспетчер, саморегуляция, эмоциональная стойкость.

This article shows the role of emotional intelligence in professional simulator training of future air traffic controllers on the basis of theoretical and empirical analysis. The definition of situational psychological readiness and its structure is presented taking into account the specifics of professional activities in air traffic controllers. The main specifics of professional activities in air traffic control are defined taking into regard the main tendencies of technical and scientific progress. The general meaning of emotional resistance and self-regulation in air traffic control are characterized.

Keywords: emotional intelligence, situational psychological readiness, air traffic control (ATC), simulator training, air traffic control student, activities in special conditions, self-regulation, emotional resistance.

Постановка проблеми. Необхідність дослідження ролі емоційного інтелекту у професійній діяльності фахівців управління повітряним рухом (УПР) пов'язана з тим, що проблема надійності цих фахівців безпосередньо зачіпає питання умов та засобів емоційної саморегуляції як окремого, так і групового суб'єктів діяльності, а також суб'єкт-суб'єктної взаємодії в умовах ризиків емоційного зараження з одного боку, та можливостей психологічної підтримки з іншого.

При цьому можна стверджувати, що розвиток техніки, систем автоматизованого управління виробничими процесами, комп'ютеризація усіх сфер діяльності не зменшують, а навіть загострюють проблему надійності людини, підвищуючи психологічні навантаження через більш опосередковану взаємодію між членами команди, використання більш складних інформаційних моделей та збільшуючи ризики втрати контролю над ситуацією. Саме тому окремим аспектом дослідження емоційного інтелекту є вивчення його впливу на ситуативну психологічну готовність як динамічного цілісного стану особистості, який характеризується внутрішньою налаштованістю на певну діяльність та поведінку за рахунок мобілізації внутрішніх ресурсів для її послідовної, доцільної реалізації.

Аналіз останніх публікацій за проблемою дослідження за останні роки дозволив констатувати той факт, що у психологічній літературі практично немає праць, присвячених вивченню впливу емоційного інтелекту на професійну діяльність фахівців УПР, та його взаємозв'язку з ситуаційною психологічною готовністю загалом. Вагомий внесок у дослідження емоційного інтелекту, його структури та впливу на професійну діяльність був зроблений рядом зарубіжних науковців (Д. Гоулман, Г. Орме, Дж. Мейер, П. Селовей, Д. Карузо, Р. Бар-Он, Дж. Сайароччі, Д. Слайтер та ін.) та науковцями пострадянського простору (Д. В. Люсін, Е. Л. Носенко, Н. В. Каврига, О. І. Власова, Г. В. Юсупова, І. Н. Андреева, Г. Г. Гарської, та ін.), вивченням ситуативної психологічної готовності (Ф. Генов, Е. П. Ільїн, М. І. Дяченко, Л. А. Кандибовіч та ін.).

Мета дослідження: визначити особливості взаємозв'язку емоційного рівня з показниками прояву ситуативної психологічної готовності майбутніх фахівців управління повітряним рухом.

Виклад основного матеріалу дослідження. Професійна підготовка висококваліфікованих кадрів є одним із основних завдань у сучасній авіації. Ефективність професійної підготовки диспетчерського складу залежить від професійних знань, навичок, умінь, здібностей та ряду індивідуально-психологічних характеристик майбутніх фахівців УПР. Наприклад, Департамент льотних стандартів Управління цивільної авіації Великобританії щорічно реєструє близько п'ятдесяти випадків, коли невміння вести надійний радіообмін між суб'єктами повітряного руху є однією із причин виникнення різних інцидентів [4; 7].

Враховуючи те, що велика кількість кандидатів, не дивлячись на ефективну підготовку у спеціалізованих ВНЗ, ефективну тренажерну підготовку та вивчення різноманітних дисциплін (авіаційна метеорологія, технологія роботи авіадиспетчера, організація повітряного руху, авіаційна англійська мова, аеродинаміка, пілотажно-навігаційне обладнання, експлуатація аеродромів, радіотехнічні засоби, повітряна навігація тощо), є не готовими до професійної діяльності.

У зв'язку з цим, після закінчення спеціалізованого вищого навчального закладу авіаційного профілю тільки 1 із 8 майбутніх фахівців отримує посаду авіадиспетчера. Ці дані свідчать про те, що під час професійного відбору, окрім врахування стану здоров'я, психологічної готовності, наявності професійно необхідних знань,

умінь, навичок і здібностей у майбутніх фахівців управління повітряним рухом, на нашу думку, повинні також досліджуватися особливості взаємозв'язку рівня емоційного інтелекту та індивідуально-психологічних особливостей, які впливають на ефективність виконання професійних завдань, здатності до самооблізації, емоційної саморегуляції та якісної командної взаємодії.

Низка досліджень показали, що окрім позитивного впливу на якість життя особистості, високий рівень емоційного інтелекту неабияку роль відіграє у її професійній діяльності [5; 6].

Д. Гоулман виокремив такі основні компетенції емоційного інтелекту, які сприятимуть досягненню професійного успіху в незалежності від виду діяльності:

1. *Емоційне самоусвідомлення* (emotional self-awareness). Ця компетентність проявляється у здатності ідентифікувати емоції та розуміти як емоції пов'язані з власними цілями, думками, поведінкою та досягненнями.

2. *Емоційна саморегуляція* (regulation of emotions in the self). Ця компетенція проявляється у здатності виявляти та підтримувати приємні та неприємні емоції за необхідністю ефективно справлятися з негативним емоційним станом та імпульсами.

3. *Соціальне усвідомлення емоцій та емпатія* (social awareness of emotions and empathy), які включають у себе усвідомлення почуттів, потреб та проблем інших людей, здатність до співпереживання та розуміння почуттів оточуючих без їх вербалізації.

4. *Регуляція емоцій інших* (regulating emotions in others). Ця компетенція проявляється у здатності впливати на інших, ефективно з ними взаємодіяти та вирішувати конфлікти.

5. *Мотиваційні тенденції* (motivational tendencies), які включають у себе такі компоненти, як внутрішні прагнення, установки та потребу досягати успіху.

6. *Характер* (character), що включає в себе цілісність та надійність.

У професійній діяльності фахівців УПР однією з основних ролей емоційного інтелекту є формування емоційної стійкості та саморегуляції, які в умовах стресу є одними з найважливіших психологічних факторів забезпечення надійності авіадиспетчера. М. І. Дьяченко та В. А. Пономаренко зазначали, що окрім професійного досвіду та особистісних якостей фахівця-авіадиспетчера, саме емоційна стійкість та саморегуляція сприяють ефективному

виконанню необхідних дій у складних обставинах. На думку авторів, емоційними детермінантами стресостійкості та саморегуляції поведінки є: емоційна оцінка ситуації, емоційне передбачення ходу і результатів діяльності, емоції та почуття, які переживають у такій ситуації та емоційний досвід особистості (емоційні установки, образи, минулі переживання). Результати досліджень вказаних авторів показують, що емоційна стійкість як якість особистості є єдністю компонентів: а) мотиваційного; б) емоційного; в) вольового, який виражається у свідомій саморегуляції дій, приведенні їх у відповідність із вимогами ситуації; г) інтелектуального – оцінка і визначення вимог ситуації, прогноз її можливих змін, прийняття рішень. Таким чином, ми бачимо, що вищепераховані характеристики сприяють формуванню ситуативної психологічної готовності до діяльності в непередбачуваних обставинах, як динамічного цілісного стану особистості, який за визначенням характеризується внутрішньою налаштованістю на певну діяльність та поведінку за рахунок мобілізації внутрішніх ресурсів для її послідовної, доцільної реалізації [1-3].

Ситуативна психологічна готовність сприяє повноцінному включенню до роботи не зважаючи на її поточний стан (ступінь її складності / інтенсивності / монотонності), сприяє усвідомленню фахівцем свого фізичного та психоемоційного стану. Основна роль ситуативної психологічної готовності у професійній діяльності фахівців УПР полягає в забезпеченні стресостійкості та стійкості щодо дії зовнішніх подразників, що в результаті забезпечує підвищення надійності фахівців та ефективності їх діяльності. Незважаючи на те, що існує декілька підходів до визначення структури психологічної готовності (які були зазначені вище) та частково структури ситуативної готовності, з урахуванням специфіки професійної діяльності авіадиспетчерів, ми пропонуємо визначати такі структурні компоненти ситуативної психологічної готовності в діяльності фахівців:

1. *Мотиваційний компонент* – потреба в успішному виконанні поставленої задачі; прагнення як великих, так і незначних досягнень; уміння фахівця УПР заохочувати себе до діяльності (особливо в монотонні періоди).

2. *Емоційно-вольовий компонент* – почуття відповідальності за діяльність; віра у власні сили та успіх; навички саморегуляції та управління власним емоційним станом; здатність до самообі-

лізації; навиків зосередження та відсторонення від зовнішніх подразників; здатність до подолання страху та сумніву; ентузіазм до роботи.

3. *Операційно-дієвий компонент* – мобілізація та актуалізація відповідних професійних знань, умінь та навичок; адаптація до вимог і умов поточної ситуації; розуміння засобів досягнення цілей.

4. *Соматорефлексивний компонент* – здатність до саморефлексії; увага до власного самопочуття; відслідковування тілесних відчуттів; знання власних методів покращення самопочуття.

Отже, основна роль ситуативної психологічної готовності у професійній діяльності фахівців УПР полягає в забезпеченні стресостійкості та стійкості щодо дії зовнішніх подразників, що в результаті забезпечує підвищення надійності фахівців та ефективності їх діяльності. Відповідно, прояви ситуативної психологічної готовності беруть початок ще під час проходження тренажерної підготовки у ВНЗ і після закінчення навчання, від майбутніх фахівців очікується оволодіння навиками самооблізації та миттєвого включення до роботи, тобто ситуативної психологічної готовності.

Емпіричне дослідження залежності показників прояву ситуативної психологічної готовності, елементів загальної психологічної готовності від рівня емоційного інтелекту майбутніх фахівців УПР проводилося на кафедрі «Аеронавігаційні системи» Інституту аеронавігації Національного авіаційного університету. У дослідженні брали участь викладачі кафедри «Аеронавігаційні системи» Інституту аеронавігації та студенти напряму «аеронавігація» 4 курсу. Загальна вибірка майбутніх фахівців УПР – 52 студенти-авіадиспетчери. Вік респондентів вибірки – 20-22 роки. Враховуючи специфіку професійної діяльності фахівців УПР, для проведення емпіричного дослідження необхідно було б створити умови інтенсифікації та напруження для оцінки здатності до саморегуляції та ситуативного включення до роботи. У відповідності до цього, у нашому дослідженні брали участь тільки студенти – авіадиспетчери 4 курсу, у яких мав відбутись державний іспит із тренажерної підготовки.

Програма дослідження залежності рівня прояву ситуативної психологічної готовності від показників емоційного інтелекту майбутніх фахівців УПР складається з трьох етапів:

На першому етапі дослідження майбутнім фахівцям необхідно було відповісти на ряд методик, таких як методика MSCEIT «Оцін-

ка емоційного інтелекту», опитувальник для дослідження рівня імпульсивності В. А. Лосенкова, методику діагностики особистості на мотивацію до успіху Т. Елерса, методику діагностики рівня емпатійних здібностей В. В. Бойко та шкалу оцінки рівня реактивної (ситуативної) та особистісної тривожності Ч. Д. Спілберга.

На *другому етапі* дослідження нами був застосований метод експертної оцінки. У якості експертів виступили викладачі кафедри «Аеронавігаційні системи» (2 викладача), яким було запропоновано надати загальну оцінку проходження тренажерних завдань майбутніми фахівцями на підставі їх спостережень за студентами протягом навчальних років. Експертам було запропоновано оцінити виконання вправ майбутніми фахівцями за 5-бальною шкалою у відповідності до критеріїв розробленої авторської анкети «Характеристика показників психологічної налаштованості на діяльність та якості праці майбутніх фахівців УПР під час тренажерних вправ (на підставі оцінок інструкторів)».

Третій етап емпіричного дослідження розгортався в рамках державного іспиту з тренажерної підготовки, під час якого кожен зі студентів на тренажері виконував ряд завдань характерних для повсякденної діяльності авіадиспетчера з різною інтенсивністю навантаження. Виконання тренажерних вправ оцінювали п'ять незалежних експертів, які не були до цього залучені до навчального процесу зі студентами. Тренажерні вправи були направлені на оцінку успішності виконання майбутніми диспетчерами таких завдань (у рамках державного іспиту): ведення процедурного (планового) контролю; ведення радіолокаційного контролю; оперативність та правильність прийняття рішень при УПР; дотримання безпеки польотів при УПР; дії при УПР в особливих умовах польоту; дії при УПР в аварійних ситуаціях; виконання пультових операцій; дотримання правил ведення радіозв'язку та фразеології радіообміну; взаємодія з суміжними диспетчерськими пунктами та службами аеропорту.

Процедура проведення експериментальної частини складалась із таких кроків: перед початком екзаменаційної тренажерної вправи, студенти (по вісім чоловік) заходили до аудиторії. Їм було запропоновано відповісти на питання авторської анкети «Суб'єктивна оцінка психологічної готовності до виконання вправи (СПГ на етапі налаштування на завдання)». Після цього студенти приступили до виконання тренажерної вправи, протягом якої вони періодично змінювались у своїх ролях (відповідальності за

сектори та ін.). Виконання вправи відбувалось під чітким спостереженням експертів. Після завершення виконання вправи студенти повторно відповіли на питання нашої анкети «Ретроспективна суб'єктивна оцінка рівня ситуативної психологічної готовності», твердження якої були побудовані на основі анкети «Суб'єктивна оцінка психологічної готовності до виконання вправи (СПГ на етапі налаштування на завдання)». Експертам було запропоновано оцінити виконання студентами тренажерних вправ за допомогою розробленої нами анкети «Оцінка експертами особливості виконання майбутнім фахівцем УПР тренажерної вправи».

За результатами проведеного дослідження за допомогою nonparametric correlations (розрізнені статистичні дані, кореляції взаємного спектру) були встановлені такі кореляційні зв'язки між «Характеристика показників психологічної налаштованості на діяльність та якості праці майбутніх фахівців УПР під час тренажерних вправ» та «Оцінка експертами особливості виконання майбутнім фахівцем УПР тренажерної вправи», ($\rho=0,664^{**}$) на рівні значимості ($\text{sig}=0,001$); між «Ретроспективна суб'єктивна оцінка рівня ситуативної психологічної готовності» та «Оцінка експертами особливості виконання майбутнім фахівцем УПР тренажерної вправи» ($\rho=0,391^{*}$) на рівні значимості ($\text{sig}=0,005$), між «Оцінка ситуативної психологічної готовності студентами напряму «Аеронавігація» після іспиту та загальним рівнем емпатії» ($\rho=0,356^{*}$) на рівні значимості ($\text{sig}=0,005$); між емоційним інтелектом та «Оцінкою ситуативної психологічної готовності студентами напряму «Аеронавігація» до іспиту» ($\rho=0,491^{**}$) на рівні значимості ($\text{sig}=0,001$); між емоційним інтелектом та мотивацією до успіху ($\rho=0,491^{**}$) на рівні значимості ($\text{sig}=0,001$) та загальним рівнем емпатії ($\rho=0,473^{**}$) на рівні значимості ($\text{sig}=0,001$); між емоційним інтелектом та корелюють із «Оцінка експертами особливості виконання майбутнім фахівцем УПР тренажерної вправи» ($\rho=0,354^{*}$) на рівні значимості ($\text{sig}=0,005$).

У відповідності до результатів проведення методики MSCEIT «Оцінка емоційного інтелекту» нами були виокремлені групи студентів-авіадиспетчерів із низьким, середнім та високим рівнем емоційного інтелекту. У процентному співвідношенні до групи 1 (низький рівень емоційного інтелекту) ввійшли 9.4% майбутніх спеціалістів УПР; до групи 2 (середній рівень емоційного інтелекту) – 34.4% майбутніх спеціалістів, до групи 3 (високий рівень емоційного інтелекту) – 56.2% студентів напряму «Аеронавігація».

Аналіз отриманих даних дозволив встановити, що у *групі 1* (низький рівень емоційного інтелекту) 10.2% студентів отримали високу оцінку проявів ситуативної психологічної готовності інструкторами та експертами, у *групі 2* (середній рівень емоційного інтелекту) – 37.8% майбутніх авіадиспетчерів та у *групі 3* (високий рівень емоційного інтелекту) – 52% студентів отримали високу оцінку проявів показників ситуативної психологічної готовності інструкторами та експертами.

У відповідності до суб'єктивного оцінювання студентами високий рівень прояву ситуативної психологічної готовності (за результатами «Суб'єктивна оцінка психологічної готовності до виконання вправи (СПГ на етапі налаштування на завдання)» та «Суб'єктивна оцінка психологічної готовності до виконання вправи (СПГ на етапі налаштування на завдання)» у *групі 1* мають 8% майбутніх фахівців УПР, у *групі 2* – 44% та у *групі 3* – 48% студентів.

На основі аналізу отриманих даних, за методикою діагностики на мотивацію до успіху Т. Елерса нами було встановлено, що в трьох групах фахівців управління повітряним рухом показники мотивації також відрізняються, враховуючи їхній рівень емоційного інтелекту. Нами було встановлено, що у *групі 3* у відсотковому співвідношенні є найвищий показник респондентів із середнім та високим рівнем мотивації досягнення успіху (59,4%) (рис. 2).



Рис. 2. Розподіл даних у відсотковому співвідношенні за показниками мотивації до успіху у трьох групах майбутніх фахівців управління повітряним рухом із різним рівнем емоційного інтелекту

Емоційний інтелект є основним механізмом розвитку емпатії, яка забезпечує успішність спілкування та соціальної взаємодії. Нами було встановлено, що чим вищим є рівень емоційного інтелекту майбутніх фахівців УПР, тим вищим рівень розвитку емпатії (рис. 3).

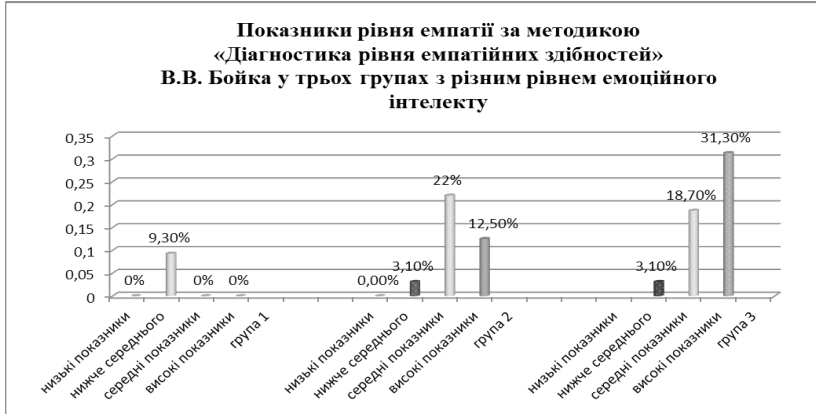


Рис. 3. Розподіл даних у відсотковому співвідношенні за показниками рівня емпатії у трьох групах майбутніх фахівців управління повітряним рухом із різним рівнем емоційного інтелекту

Були також встановлені обернені кореляційні зв'язки між *рівнем емоційного інтелекту* та *особистісною тривожністю* ($\rho = -0,467^*$) на рівні значимості ($\text{sig} = 0,005$); між «Оцінка експертами особливості виконання майбутнім фахівцем УПР тренажерної вправи» та рівнем імпульсивності ($\rho = -0,376^*$) на рівні значимості ($\text{sig} = 0,005$).

Ми проаналізували отримані дані за методикою «Шкала оцінки рівня реактивної (ситуативної) та особистісної тривожності» Ч. Д. Спілберга у трьох групах майбутніх фахівців управління повітряним рухом із різним рівнем емоційного інтелекту (табл. 4) та (табл. 5).

Таблиця 4

Показники ситуативної тривожності за методикою «Шкала оцінки рівня реактивної (ситуативної) та особистісної тривожності» Ч. Д. Спілберга у трьох групах майбутніх фахівців управління повітряним рухом

п.н.	Групи майбутніх фахівців управління повітряним рухом	Показники ситуативної тривожності за методикою «Шкала оцінки рівня реактивної (ситуативної) та особистісної тривожності» Ч. Д. Спілберга		
		<i>низькі</i>	<i>середні</i>	<i>високі</i>
1.	низький рівень емоційного інтелекту (група 1)	<i>низькі</i>	<i>середні</i>	<i>високі</i>
		12,5%	9,4%	40,6%
2.	середній рівень емоційного інтелекту (група 2)	<i>низькі</i>	<i>середні</i>	<i>високі</i>
		6,25%	12,5%	9,4%
3.	високий рівень емоційного інтелекту (група 3)	<i>низькі</i>	<i>середні</i>	<i>високі</i>
		6,25%	3,1%	-
N=52				

Таблиця 5

Показники особистісної тривожності за методикою «Шкала оцінки рівня реактивної (ситуативної) та особистісної тривожності» Ч. Д. Спілберга у трьох групах майбутніх фахівців управління повітряним рухом

п.н.	Групи майбутніх фахівців управління повітряним рухом	Показники особистісної тривожності за методикою «Шкала оцінки рівня реактивної (ситуативної) та особистісної тривожності» Ч. Д. Спілберга		
		<i>низькі</i>	<i>середні</i>	<i>високі</i>
1.	низький рівень емоційного інтелекту (група 1)	<i>низькі</i>	<i>середні</i>	<i>високі</i>
		6,25%	40,6%	15,6%
2.	середній рівень емоційного інтелекту (група 2)	<i>низькі</i>	<i>середні</i>	<i>високі</i>
		3,1%	18,8%	6,25%
3.	високий рівень емоційного інтелекту (група 3)	<i>низькі</i>	<i>середні</i>	<i>високі</i>
		6,25%	3,1%	-
N=52				

Таким чином, ми бачимо, що майбутні фахівці управління повітряним рухом (група 3) мають найвищі показники емоційного інтелекту порівняно з іншими групами і в цих респондентів є найнижчий рівень ситуативної та особистісної тривожності.

Отже, ми можемо зробити висновок, що чим вищий рівень емоційного інтелекту, тим нижчий рівень ситуативної та особистісної тривожності. Ці результати підтверджуються рядом зарубіжних досліджень (наприклад, Salovey, 2001; Salovey et al., 2005; Fernandez-Berrocal, Salovey, Vera, Extremera, & Ramos, 2005), які пояснюють цей взаємозв'язок тим, що високий рівень емоційного інтелекту сприяє кращому пристосуванню індивіда до оточуючого середовища з психологічної точки зору, адекватній самооцінці (що є одним із показників психічного здоров'я) та здатності контролювати деструктивні та негативні емоції та думки, що загалом сприяє появі високої тривожності.

Отримані дані імпульсивності в різних групах майбутніх фахівців управління повітряним рухом із різним рівнем емоційного інтелекту зображені на рис. 6.

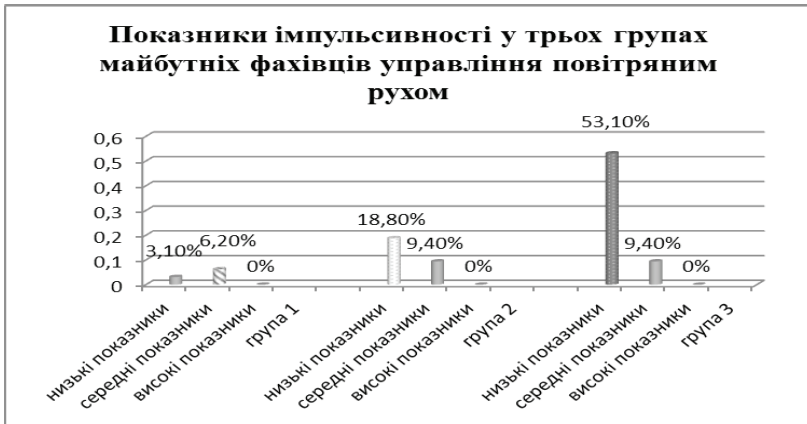


Рис. 6. Розподіл даних у відсотковому співвідношенні за показниками імпульсивності у трьох групах майбутніх фахівців управління повітряним рухом із різним рівнем емоційного інтелекту

На основі отриманих даних ми бачимо, що у студентів трьох груп з різним рівнем емоційного інтелекту є відсутніми високі по-

казники імпульсивності. А в групі майбутніх фахівців управління повітряним рухом із високим рівнем емоційного інтелекту найвищий відсоток респондентів із низьким рівнем прояву показників імпульсивності (53,1%).

Отже, результати дослідження дозволили виявити зв'язок між рівнем емоційного інтелекту та показниками прояву ситуативної психологічної готовності – чим вище рівень емоційного інтелекту, тим вища оцінка показників прояву ситуативної психологічної готовності майбутніх фахівців УПР. Майбутні фахівці із високим рівнем емоційного інтелекту мають більш високий рівень мотивації до досягнень, рівень емпатії, а також менші показники імпульсивності та тривожності.

Висновки. У зв'язку з високим рівнем відповідальності за кожне прийняте рішення, діяльності в умовах підвищеного ризику та як результату – значних шансів виникнення психоемоційного напруження, від спеціалістів УПР очікується не лише наявність високого рівня оволодіння професією, а й ряду індивідуально-психологічних особливостей, які сприятимуть здатності фахівця до самокеруляції, емоційної стійкості та самообілізації. У результаті емпіричного дослідження було встановлено, що майбутні фахівці напряму «Аеронавігація», які мають вищий рівень емоційного інтелекту проявляють вищі показники прояву ситуативної психологічної готовності, мотивації до успіху та високий рівень емпатії. Водночас вони менш імпульсивні та тривожні. Подальші дослідження мають бути спрямовані на більш детальне вивчення як властивостей емоційного інтелекту, а також ситуативної психологічної готовності в діяльності УПР, з окремим приділенням уваги розробці програми психологічної підготовки майбутніх авіадиспетчерів.

Література:

1. Дмитриева М. Психология труда и инженерная психология / М. Дмитриева, А. Крылов, А. Нафтульев., 1979. – 228 с.
2. Дьяченко М. И. Готовность к деятельности в напряженных ситуациях: Психол. аспект / М. И. Дьяченко, Л. А. Кандыбович, В. А. Пономаренко. – Минск : Изд-во «Университетское», 1985. – 206 с.
3. Моляко В. А. Психологическая готовность к труду на современном производстве / В. А. Моляко, М. Л. Смульсон. – К. : Знание, 1985. – 96 с.

4. Смирнов Б. А. Психология деятельности в экстремальных ситуациях / Б. А. Смирнов, Е. В. Долгополова. – Харьков : «Гуманитарный центр», 2008. – 292 с.

5. Goleman D. Working with emotional intelligence / D. Goleman. – USA : Random house LCC – 1995. – 450 с.

6. Salovey P. Emotional intelligence / P. Salovey, J. D. Mayer. - Imagination, cognition and personality : USA : Baywood, 1990. – С. 185-220.

7. Smolensky M.W. Human factors in air traffic control / M. W. Smolensky, E. S. Stein. – USA. : Academic press, 1998. – 477 с.