

3. Метельский, Г.И. О проявлении у студентов мотивации достижения успеха / Г.И. Метельский. // Респ. межд. сб. вып. 9. – Минск, 1985. – С. 37-41.

4. Орлов, Ю.М. Потребностно-мотивационные факторы эффективности учебной деятельности студентов вуза: автореф. дис... д-ра психол. наук: / Ю.М. Орлов; – М, 1984. – 32 с.

УДК 355.2001

Подорезкая Л.В.

**ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ В ПОДГОТОВКЕ  
АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ В СВЕТЕ  
СОВРЕМЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ К УПРАВЛЕНИЮ  
БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

*АУ при Президенте Республики Беларусь, Минск*

Современные требования к тенденции обеспечения безопасности полетов на воздушном транспорте привели к пересмотру традиционных подходов в ее организации и введению системы управления безопасностью полетов с учетом центральной проблемы – проблемы человеческого фактора. Это в целом привело к пересмотру роли и места психологии в подготовке авиационных специалистов в авиационных учебных заведениях.

Психология находится в центре группы естественных, социальных и философских наук, объектом психологии является человек со своими ощущениями, восприятием, памятью, мотивацией к действиям. Особую роль играет психология в производственной сфере, так как психологические закономерности лежат в основе процессов организации труда, освоении новой техники и передовых методов работы, повышении производительности труда, производственного обучения, создании благоприятного социально-психологического климата в коллективе, решении различных комплексных практических задач с возрастанием внимания к человеческому фактору (ЧФ), «Теории не приносят пользы, пока они не прошли

практической проверки, и поэтому проверка теории поведения на производстве должна проводиться непосредственно на условиях производства» [1].

Таким образом, в центре любой социопроизводственной системы находится человек, от которого зависит производительность, качество и эффективность функционирования данной системы, а психология ставит своей целью достижение более глубокого понимания человеческого поведения и мотивируемого управления данного поведения. Психология является главным звеном в подготовке авиационных специалистов, т.к. по заявлению Международной организации гражданской авиации ИКАО, практически 100% авиационных происшествий происходит из-за ошибки человека. Люди придумывают авиационную систему, начинают ее разрабатывать и когда система становится функциональной, люди вводят ее в действие, начинают обучать других, принимают стратегические и тактические решения о функционировании системы, реализуют контрмеры для защиты функциональных сбоя и факторов опасности [2].

Проблема исследования и изучения человеческого фактора в сложных социотехнических, производственных системах, является весьма актуальной и требует современных подходов, как в теоретическом, так и практическом планах, в этом отношении психология играет доминирующую роль.

Авиация является сложной социотехнической системой и может быть представлена в виде взаимосвязанной композиции трех основных систем, это: конструкторско-промышленная, ремонтная система; эксплуатационно-техническая система; система профессиональной авиационной подготовки.

Это открытая, динамическая система, представляющая собой определенное иерархическое строение, подверженное внешним воздействиям природного, технического и социально-экономического характера. При этом каждая из систем, входящая в общую систему может быть декомпозирована

на подсистемы. Под внешним воздействием понимается влияние внутренней и внешней среды, в которой функционирует система. В центре системы, или любой из подсистем находится человек и в этом отношении особый интерес представляет изучение взаимосвязей «человек-человек», «человек-машина», «человек-среда», «человек-процедуры» (обучение, правила, символы, документы и т.д.).

Изучение и анализ данных взаимосвязей невозможен без должного знания теоретического, методологического и практического аппарата психологии.

Одной из главных составляющих, с которой взаимодействуют все системы, является система профессиональной подготовки авиационных специалистов. Она может быть структурирована в виде последовательных подсистем обучения авиационных специалистов: подсистемы первоначального профессионального отбора, подсистемы первичной подготовки в учреждениях образования, подсистемы переподготовки и повышения квалификации. Анализируя представленные взаимосвязи роль и влияние психологии переоценить просто невозможно как на теоретическом, так и на практическом уровнях подготовки авиационных специалистов.

Одной из главных задач, стоящей перед авиационными организациями, является обеспечение безопасности полетов на высоком уровне. В настоящее время, авиационными правилами предъявляются серьезные требования к обеспечению безопасности полетов. Каждое отказное состояние, приводящее к возникновению катастрофической ситуации, должно оцениваться как практически невероятное (происходить с вероятностью  $10^{-9}$ ) и не возникать вследствие отказа одного из элементов системы. Суммарная вероятность аварийной ситуации, вызванная отказными состояниями не должна превышать  $10^{-6}$  на час полета [2].

Все это потребовало принципиально новых подходов к вопросам безопасности полетов. Необходим переход

от традиционных методов обеспечения безопасности полетов к управлению безопасностью полетов. Управление должно осуществляться специально созданной управленческой системой – системой управления безопасностью полетов, в центре которой находится проблема человеческого фактора.

Летные экипажи, диспетчера управления воздушным движением, инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов и другой эксплуатационный персонал, работают в коллективах, поэтому взаимоотношения, складывающиеся в коллективах, влияют на работоспособность, следовательно, и на безопасность полетов. В каждом коллективе необходимо учитывать взаимоотношения между сотрудниками и руководством, а также аспекты корпоративной культуры, корпоративного климата и производственных потребностей авиационных организаций. Особенности эксплуатационного контекста влияют на деятельность человека и формируют развитие событий и последствий, приводящих к авиационным инцидентам и происшествиям. Этот факт был признан авиацией только в 90 годах прошлого столетия [2].

Безопасность полетов в большей степени рассматривается как результат управления некоторыми организационными процессами, имеющими своей целью держать под контролем факторы риска для безопасности полетов, возникающие как следствие факторов опасности в эксплуатационном контексте. Все это привело к необходимости пересмотра роли и места психологии в формировании знаний, умений и навыков авиационных специалистов на современном этапе организации обучения в авиационных учебных заведениях. Возникла настоятельная потребность введения дополнительных дисциплин, связанных с общей психологией, таких как «Система управления безопасностью полетов», «Авиационная психология», «Человеческий фактор в авиации», что, в конечном счете, скажется на качестве подготовки авиационных специалистов в целом.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Джуэлл, Л. Индустриально-организационная психология / Л. Джуэлл. – СПб.: Питер, 2001. – 720 с.
2. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). Издание второе – 2009. Международная организация гражданской авиации. – 560 с.

УДК 476

Потапенко Н.Е., Акимова Л.В.

### **ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ**

*РИПО, БНТУ, Минск*

Современная образовательная деятельность все больше должна ориентироваться на создание таких технологий и способов влияния на личность, в которых бы обеспечивался баланс между социальными и индивидуальными потребностями и которые, запуская механизм саморазвития, подготавливали бы личность к реализации собственной индивидуальности и изменениям в обществе. В свою очередь общество, в котором знания становятся капиталом и главным ресурсом экономики, предъявляет новые требования к образованию. Если раньше человек учился 10-15 лет, чтобы потом работать всю жизнь на одном месте, то теперь полученное знание устаревает настолько быстро, что переучиваться и доучиваться надо постоянно. Существующая система образования пока еще не готова к такому требованию. Новое образование должно научить человека отбирать, классифицировать информацию, оценивать ее, рассматривать проблему с новой позиции: как научить самого себя. Неграмотным человеком завтрашнего дня будет не тот, кто не умеет читать, а тот, кто не научился учиться, не обладает способностью справляться со скоростью изменений. И, чем больше скорость изменения, тем большее внимание должно быть уделено распознаванию образов будущих событий.