

Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv.
Series "Psychology". № 2(14), pp. 15-20 (2021)
УДК 159.923
DOI: [https://doi.org/10.17721/BSP.2021.2\(14\).3](https://doi.org/10.17721/BSP.2021.2(14).3)

ISSN 1728-3817
© Taras Shevchenko National University of Kyiv,
Publishing and Polygraphic Center "Kyiv University", 2021

Тетяна Вашека, канд. психол. наук, доц.
ORCID ID: 0000-0001-5434-1677;
Олена Долгова, канд. біол. наук, доц.
ORCID ID: 0000-0001-9371-8203;
Оксана Власова-Чмерук,
ORCID ID: 0000-0003-4934-3349
Національний авіаційний університет, Київ, Україна

ОСОБИСТІСНІ ЧИННИКИ КОМУНІКАТИВНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ МАЙБУТНІХ ПІЛОТІВ

Розглянуто проблему комунікативної компетентності майбутніх пілотів та встановлено її особистісні чинники. Актуальність обраної проблематики зумовлена значним внеском неефективної комунікації у виникнення авіаційних інцидентів. З'ясовано, що найважливішими особистісними чинниками комунікативної компетентності майбутніх пілотів є низький рівень залежності у спілкуванні та реактивної агресивності, а комунікативних здібностей – низька сором'язливість та депресивність.

Ключові слова: комунікативна компетентність, особистісні характеристики, пілоти цивільної авіації.

Вступ. Особливістю сучасного етапу розвитку суспільства є масштабне використання цивільної авіації. Пріоритетом цивільної авіації є безпека та благополуччя пасажирів і членів екіпажу. Розвиток авіаційної техніки зумовлює ускладнення професійної діяльності пілотів, а також необхідність підготовки фахівців, здатних адаптуватися до нових умов і вимог часу, що відрізняються високим рівнем сформованості комунікативних компетенцій.

У сучасних наукових публікаціях комунікативний процес у лінгвістичному аспекті, такому як радіообмін та використання офіційної мови спілкування у цивільній авіації, є достатньо дослідженим, у той час як психологічні особливості комунікативної компетенції пілотів і членів екіпажу та їхній вплив на безпеку авіації потребують подальшого вивчення [14, с. 280].

Згідно з документами Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) для підвищення безпеки авіації при підготовці експлуатантів льотного транспорту має бути реалізований компетентнісний підхід, який включає також розвиток комунікативної компетентності та навичок роботи членів екіпажу в команді [9].

Актуальність дослідження обумовлена високою значущістю формування та розвитку комунікативної компетентності членів екіпажу для запобігання непорозумінням і конфліктам усередині екіпажу. На наш погляд, цілеспрямований розвиток комунікативних здібностей протягом періоду навчання у студентів спеціальності "Авіаційний транспорт" допоможе поліпшити їх взаємодію, підвищити рівень взаєморозуміння, що, у свою чергу, дозволить ефективно співпрацювати в умовах значних навантажень та сприятиме зростанню безпеки польотів.

Мета дослідження: установити рівень комунікативної компетентності та її особистісні чинники у студентів, що навчаються за спеціальністю "Авіаційний транспорт".

Методи: аналіз наукових джерел, психодіагностичні методики, методи математичної статистики, інтерпретація, узагальнення.

Огляд літератури. М. Прохорова та колеги пропонують цілісну модель компетенцій пілота, що включає блок когнітивних та функціональних компетенцій, серед яких значне місце відведено мета- та соціальним компетенціям, а саме здатності до навчання, адаптованості, відповідальності, старанності, стресостійкості, лідерству та роботі в команді, комунікабельності [5, с. 40].

А. Вієра та І. Сантос, детально аналізуючи проблему неефективності комунікативних навичок фахівців авіа-

ційної галузі, наводять приклади авіакатастроф, прямо пов'язаних із проблемами комунікації. Автори наголошують на необхідності формування та розвитку навичок ефективного спілкування у пілотів та персоналу авіакомпаній, який забезпечує польоти, і необхідності їх оцінювання при професійному відборі на льотні спеціальності [15, с. 362].

А. Бірюков пропонує програму формування готовності пілотів цивільної авіації до дій у надзвичайній ситуації. Центральним елементом програми є розвиток комунікативної компетентності, яка виявляється у вмінні знаходити конструктивні способи взаємодії, вести діалог, подавати інформацію та ефективно слухати, протистояти тиску з боку іншого [1].

Російські дослідники А. І. Степанова, С. М. Степанов та ін. запропонували кардинально новий підхід до розв'язання проблеми комунікації, розробивши програму сумісної тренажерної підготовки авіадиспетчерів та пілотів. Автори зазначають, що окрема підготовка диспетчерів та льотного складу екіпажу спричиняє незрозуміння специфіки роботи один одного, а от спільне розв'язання проблемних ситуацій, за умови можливості спостерігати за роботою іншого фахівця, підвищує взаєморозуміння та допомагає уникнути багатьох помилок [6, с. 40].

Окремим напрямом досліджень є вивчення способів підвищення згуртованості членів екіпажів [8]. Автори вказують на важливість комплектування психологічно сумісних екіпажів повітряних суден, що має підвищити рівень безпеки польотів.

Відомі на ринку послуг авіакомпанії при прийомі на роботу співробітників як одну з важливих вимог до майбутніх працівників висувають розвинені навички міжособистісного спілкування, чуйність, дипломатичність, уміння слухати, ввічливість, навички саморегуляції у стресових ситуаціях. Наприклад, корейський дослідник До-Хі Квон зазначає важливість навичок міжособистісного спілкування для бортпроводників [10, с. 36]. Проте ці вимоги не постають при прийомі на роботу пілотів.

Є. І. Фіногенко, досліджуючи адаптаційні ресурси стресостійкості пілотів цивільної авіації, зазначає, що групі з вираженим рівнем стресу більше притаманні такі порушення соціальної взаємодії, як замкненість, незрозуміння комунікативні якості [7, с. 303]. У той самий час дослідження А. Благініна та співавторів психологічних якостей, які сприяють успішності підготовки пілотів, не вказують на комунікативні здібності як вагомий фактор [2].

Розвинені комунікативні вміння членів екіпажу, а саме вміння вести діалог, дозволяють установити сприятливий психологічний клімат у кабіні літака, що надзвичайно важливо за умов перебування членів екіпажу тривалий час в обмеженому просторі. У дослідженні Г. Васьківської та колег обґрунтовано, що діалогічне спілкування сприяє укріпленню міжособистісних стосунків, досягненню спільності мотивів, що надзвичайно важливо для злагодженої роботи команди [3, с. 22]. Аналогічної думки дотримуються П. Гонтар, У. Фісчер, К. Бенглер, наголошуючи на важливості підвищення ефективності комунікації серед членів льотно-го екіпажу [12, с. 350].

Отже, можемо зробити висновок щодо актуальності та своєчасності дослідження комунікативної компетентності майбутніх пілотів цивільної авіації та її незаперечної ролі у професійному становленні й адаптації до професійної діяльності фахівців авіаційної галузі.

Методологія. Психодіагностичні методики. З метою діагностики ефективності комунікації респондентів було застосовано "Тест комунікативних вмінь" Л. Міхельсона в адаптації Ю. З. Гільбуха, що дозволяє встановити рівень комунікативної компетентності та якість сформованості основних комунікативних умінь. Тест побудовано у вигляді 27 комунікативних ситуацій, у яких є правильна відповідь, що вказує на певний еталонний варіант поведінки і відповідає компетентному, партнерському стилю спілкування. Неправильні відповіді поділяються на дві групи: тип комунікативної поведінки "знизу", тобто залежний, і "зверху", тобто агресивний.

Для встановлення рівня комунікативних здібностей було обрано методику оцінки рівня комунікативних та організаторських здібностей особистості В. Синявського та Б. Федоришина. Опитувальник складається із 40 запитань, 20 із яких спрямовані на діагностику комунікативних здібностей, а інші 20 – організаційних. У результаті діагностується п'ять рівнів вираженості комунікативних здібностей: від низького до дуже високого.

Також у дослідженні була використана методика "Спрямованість особистості в спілкуванні" С. Л. Братченко, що дозволяє діагностувати такі типи спрямованості, як авторитарна, маніпулятивна, конформна, альтероцентрична та індивідуальна. Спрямованості особистості у спілкуванні автор розглядає як індивідуальну комунікативну стратегію, що включає особистісні уявлення про сенс спілкування, його мету, засоби, бажані та допустимі способи поведінки у спілкуванні.

Для встановлення особистісних чинників комунікативної компетентності у майбутніх пілотів ми обрали "Фрайбурзький особистісний опитувальник" (FPI), що дозволяє діагностувати психічні стани та властивості особистості, які мають важливе значення для соціалізації, професійної адаптації та регуляції поведінки: нев-

ротичність, спонтанна агресивність, депресивність, дратівливість, комунікабельність, урівноваженість, реактивна агресивність, сором'язливість, відкритість, екстраверсія-інтроверсія, емоційна лабільність, маскулінність-фемінність.

Для встановлення рівня рефлексивності було обрано методику діагностики рівня розвитку рефлексивності А. В. Карпова, що дозволяє діагностувати 4 показники: 1) ретроспективна рефлексія діяльності; 2) рефлексія реальної діяльності; 3) рефлексія майбутньої діяльності; 4) рефлексія спілкування і взаємодії з іншими людьми. Кількість балів за кожною шкалою вказує на високий, середній чи низький рівень рефлексії. Також обраховується загальний показник рефлексивності, тобто здатності людини аналізувати саму себе і власну активність (своєрідний самоаналіз), наприклад власні стани, вчинки і минулі події.

За діяльнісним підходом у психології рефлексію відносять до важливої характеристики спільної діяльності, яка необхідна для координації взаємодії та узгодження професійних і групових ролей. На наш погляд, особливо цінною ця властивість стає в роботі членів льотно-го екіпажу через можливість проаналізувати свої минулі дії, повернутися ще раз до сказаного раніше, подивитися на власні вчинки очима інших. Усе це дозволяє побачити власні помилки чи, навпаки, упевнитись у правильності рішення.

Комунікативний аспект рефлексії дозволяє людині зосереджуватися на своїй манері спілкування, бачити її недоліки й аналізувати причини непорозуміння зі співрозмовниками. Це, у свою чергу, дає можливість поліпшувати та розвивати власні комунікативні вміння, сприяє ефективності міжособистісного спілкування.

Методи математичної статистики. Для встановлення кореляційних зв'язків між змінними було використано кореляційний аналіз (коефіцієнти кореляції Пірсона та Спірмена). Визначення особистісних чинників комунікативної компетентності майбутніх пілотів було здійснено за допомогою регресійного аналізу.

Вибірка дослідження. У дослідженні взяла участь 41 студент 1-3-х курсів спеціальності "Авіаційний транспорт" Національного авіаційного університету (Україна, Київ) віком від 18 до 22 років. Тестування проходило протягом лютого – березня 2021 р. Усі учасники дослідження були здоровими, у жодного з них не було психічних чи когнітивних розладів. Критеріями виключення були використання психоактивних медикаментів, наркоманія чи алкогольна залежність, психіатричні чи неврологічні скарги.

Результати дослідження. Дані, представлені в табл. 1, дають можливість оцінити вираженість спрямованості спілкування та комунікативних здібностей у респондентів.

Таблиця 1

Розподіл респондентів за показниками комунікативної спрямованості, комунікативних стилів та комунікативних здібностей, у відсотках (n=41)

	Діалогічна спрямованість	Авторитарна спрямованість	Маніпулятивна спрямованість	Альтероцентриська спрямованість	Індивідуальна спрямованість	Конформна спрямованість	Компетентний стиль	Залежний стиль	Агресивний стиль	Комунікативні здібності
Високий рівень	9,8	43,9	19,5	17,1	12,2	14,6	24,4	17,1	19,5	51,3
Середній рівень	19,5	29,3	34,1	53,7	65,9	41,5	53,7	43,9	53,7	26,8
Низький рівень	70,7	26,8	46,4	29,2	21,9	43,9	21,9	39	26,8	21,9

У наведених даних привертає увагу те, що в більшості респондентів діалогічний стиль спілкування не виявляється, тобто в цьому напрямку можна і необхідно розвиватися. Уміння вести діалог пов'язане зі вмінням як чітко висловлювати свою думку, так і сприймати інформацію від партнера. При роботі в екіпажі для пілота це важливо, оскільки дозволяє налагодити взаємодію, і бути максимально обізнаним.

Перевагу високого рівня виявлення авторитарного стилю у респондентів можна трактувати в позитивному ключі, адже бути впевненим, чітко передавати інформацію важливо для ефективного спілкування в команді. Ці показники узгоджуються з тим, що більшості респондентів не властива конформна спрямованість у спілкуванні. Таким чином, майбутні пілоти прагнуть домінувати у спілкуванні, не готові бездумно наслідувати чужі погляди та змінювати свою думку під тиском обставин.

Також отримані дані свідчать, що компетентний стиль спілкування для більшості респондентів представлений на середньому рівні. Комунікативні здібності майже в половині респондентів розвинені на низькому та середньому рівні. Таким чином, емпірично підтверджена необхідність розвинення комунікативної компетентності та комунікативних здібностей пілотів у процесі професійної підготовки.

Кореляційний аналіз. У результаті проведення кореляційного аналізу було отримано такі результати. Показник "комунікативна компетентність" за методикою Л. Міхельсона прямо пов'язаний із такими особистісними характеристиками (тест FPI), як комунікабельність і врівноваженість, і обернено з невротичністю, депресивністю, реактивною агресивністю, сором'язливістю та емоційною лабільністю (табл. 2).

Таблиця 2

Значущі кореляційні зв'язки між комунікативною компетентністю, комунікативними здібностями та особистісними характеристиками респондентів, $n=41$

Особистісні характеристики	Комунікативна компетентність	Комунікативні здібності
Комунікабельність	0,515**	0,597**
Врівноваженість	0,349*	
Невротичність	-0,418*	
Депресивність	-0,497**	-0,591**
Реактивна агресивність	-0,367*	
Сором'язливість	-0,541**	-0,772**
Емоційна лабільність	-0,518**	-0,584**
Екстраверсія		0,392*
Маскулінність		0,464**
Дратівливість		-0,361*

Примітка: * – кореляція значуща на рівні 0,05 (двостороння); ** – кореляція значуща на рівні 0,01 (двостороння).

Отже, для високоефективної комунікації людині необхідно бути товариською та врівноваженою, що допомагає встановлювати контакт з оточуючими, демонструє бажання спілкуватися та спокійну манеру поведінки. З іншого боку, сором'язливість знижує ефективність комунікації, оскільки робить людину замкненою, спонукає уникати контактів та може виявлятися в таких паттернах поведінки, як уникнення погляду в очі, незграбність, тремтіння, неможливість чітко висловити свої думки тощо. Невротичність, реактивна агресивність та емоційна лабільність погіршують ефективність спілкування, адже провокують нестриманість і втрату контролю, спалахи емоцій, часті зміни настрою, що негативно впливає на взаєморозуміння і може провокувати уникання з боку інших.

Така характеристика як депресивність робить людину непривабливою для оточуючих, адже постійний похмурий настрій, негативне бачення ситуації можуть відштовхувати друзів та одногрупників. А при високому рівні депресивності самій людині не хочеться спілкуватися, особливо за наявності психомоторної загальмованості та переживання туги.

Показник "комунікативні здібності" за методикою КОС прямо прокорелював з екстраверсією, маскулінністю та комунікабельністю і обернено – з депресивністю, дратівливістю, сором'язливістю та емоційною лабільністю. Хочемо зазначити, що група досліджуваних студентів спеціальності "Авіаційний транспорт" складалася переважно із представників чоловічої статі, що обумовлює важливість показника "маскулінність" для ефективної комунікації всередині групи. У табл. 3 представлено кореляційні зв'язки особистісних характеристик (за методикою FPI) з показниками методики "Спрямованість особистості у спілкуванні" С. Л. Братченко та з неефективними моделями спілкування – залежним і агресивним стилем.

Як можна побачити з отриманих кореляцій, залежний стиль спілкування прямо пов'язаний з невротичністю, депресивністю, сором'язливістю та емоційною лабільністю. Обернений зв'язок отримано з екстраверсією і товариськістю. Можемо зробити висновок, що саме ці особистісні характеристики детермінують залежність у спілкуванні, що може негативно вплинути на виконання професійних обов'язків командиром екіпажу та посилювати невпевненість у своїх рішеннях.

Агресивний стиль спілкування очікувано прокорелював з особистісними характеристиками агресивності (реактивна та спонтанна агресія) і дратівливості. З іншого боку, особистісна агресивність може провокувати маніпулятивність у спілкуванні, проте взагалі не зустрічається в осіб з альтероцентричною спрямованістю, таких, що більше зосереджуються на потребах інших осіб, навіть відмовляючись від власних потреб та інтересів.

Цікавими, на наш погляд, виявились отримані кореляційні зв'язки особистісних рис із показниками рефлексивності майбутніх пілотів, яку ми розглядаємо як одну із професійно важливих якостей для ефективного здійснення керування повітряним судном. Як видно з табл. 4, більше зосереджені на аналізі минулих подій особи з невротичними та депресивними рисами, яким властива емоційна лабільність і дратівливість. Рефлексії діяльності в поточний момент заважає спонтанна агресивність. А рефлексія спілкування неможлива за наявності реактивної агресивності. Загальний рівень рефлексивності вищий у невротичних особистостей та інтровертів. Зв'язок невротичності з рефлексією вказує на її не завжди позитивний внесок у функціонування особистості, адже надмірне рефлексування минулих подій та занурення в минуле призводить до втрати зосередження на тому, що відбувається тут і тепер, і заважає відпустити негативний життєвий досвід.

Таблиця 3

Значущі кореляційні зв'язки між особистісними характеристиками респондентів та їхньою спрямованістю у спілкуванні, $n=41$

Особистісні характеристики	Маніпулятивна спрямованість	Альтероцентрична спрямованість	Конформна спрямованість	Авторитарна спрямованість	Залежний стиль спілкування	Агресивний стиль спілкування
Спонтанна агресія	0,374*	-0,422*				0,419*
Невротичність					0,462*	
Депресивність					0,463**	
Реактивна агресивність		-0,412*				0,488**
Сором'язливість			0,381*		0,479**	
Емоційна лабільність					0,456*	
Екстраверсія					-0,460*	
Маскулітність				0,365*		
Дратівливість						0,493**
Товариськість					-0,506**	

Примітка: * – кореляція значуща на рівні 0,05 (двостороння); ** – кореляція значуща на рівні 0,01 (двостороння).

Таблиця 4

Значущі кореляційні зв'язки між особистісними характеристиками респондентів та їхнім рівнем рефлексивності, $n=41$

Особистісні характеристики	Ретроспективна рефлексія діяльності	Рефлексія реальної діяльності	Рефлексія спілкування і взаємодії з іншими людьми	Загальний рівень рефлексивності
Спонтанна агресія		-0,420*		
Невротичність	0,493**			0,382*
Депресивність	0,503**			
Реактивна агресивність			-0,460*	
Емоційна лабільність	0,503**			
Екстраверсія				-0,421*
Дратівливість	0,377*			

Примітка: * – кореляція значуща на рівні 0,05 (двостороння); ** – кореляція значуща на рівні 0,01 (двостороння).

Регресійний аналіз. Наступним кроком дослідження було встановлення особистісних чинників комунікативної компетентності майбутніх пілотів. Кореляційний аналіз дозволив установити значущі зв'язки між особистісними рисами та показниками комунікативної компетентності, які увійшли до регресійного аналізу. Залежними змінними ми обрали показник "комунікативна компетентність" з "Тесту комунікативних вмінь" Л. Міхельсона в адаптації Ю. З. Гільбуха та рівень комунікативних здібностей (методика оцінювання рівня комунікативних та організаційських здібностей особистості В. Синявського та Б. Федоришина). Як незалежні змінні виступили особистісні характеристики методики FPI, які значущо прокорелювали із залежними змінними.

У результаті проведення регресійного аналізу встановлено, що найважливішими чинниками комунікативної компетентності є низький рівень залежності у спілкуванні та реактивної агресивності, а для комунікативних здібностей – низький рівень сором'язливості та депресивності.

За результатами регресійного аналізу побудовано дві формули регресійної моделі у вигляді лінійного рівняння:

$$\begin{aligned} \text{Комунікативна компетентність} &= \\ &= 24,983 - 0,873 (\text{залежність}) - 0,411 (\text{реактивна агресивність}). \\ \text{Комунікативні здібності} &= \\ &= 18,098 - 1,289 (\text{сором'язливість}) - 0,479 (\text{депресивність}). \end{aligned}$$

Результати регресійного аналізу показують, що серед особистісних характеристик найважливішими предикторами ефективності комунікації у майбутніх пілотів є відсутність або низький рівень вираженості тих особистісних рис, що заважають спілкуванню і створюють

певні бар'єри: залежності, реактивної агресивності, сором'язливості та депресивності.

Наукова дискусія та висновки. Комунікативні здібності та комунікативна компетентність є індивідуальними властивостями особистості, які впливають на ефективність її спілкування та взаємодії з іншими людьми. Для пілотів цивільної авіації розвинені комунікативні здібності є однією з важливих умов ефективної професійної діяльності та взаємодії із членами екіпажу, що дозволяють уникати помилок і непорозумінь, що, у свою чергу, підвищує рівень безпеки польотів.

Дослідження було спрямовано на діагностику рівня розвитку показників комунікативної сфери майбутніх пілотів і знаходження особистісних чинників їхньої комунікативної компетентності. Установлено, що більшість респондентів властивий компетентний стиль спілкування, середній та високий рівень комунікативних здібностей. Проте близько 20 % досліджуваних студентів демонструють низький рівень комунікативної компетентності, що вказує на гостру необхідність її розвитку та вдосконалення у процесі навчання.

Установлено значущі кореляційні зв'язки між особистісними рисами майбутніх пілотів і характеристиками їхньої комунікативної сфери. Комунікативна компетентність властива товариським, урівноваженим, емоційно стабільним студентам із низьким рівнем вираженості депресивності, невротичності, агресивності та сором'язливості. Схожі результати встановлено в емпіричному дослідженні Т. В. Павленко на вибірці підлітків. Автор виокремлює серед найважливіших особистісних чинників розвитку комунікативних властивостей підлітків емо-

ційну стабільність, дратівливість, сором'язливість та екстраверсію [4, с. 128].

З розвиненими комунікативними здібностями у майбутніх пілотів пов'язані екстравертивна спрямованість особистості та маскуліність. Залежний стиль спілкування виражений у невротичних, депресивних, сором'язливих, емоційно лабільних респондентів. Реактивна, спонтанна агресія та дратівливість сприяють агресивному стилю спілкування.

Отже, комунікативна компетентність і комунікативні здібності мають багато спільних зв'язків із особистісними характеристиками майбутніх пілотів, проте встановлено також їхні відмінності. Комунікативні здібності є умовою здійснення комунікативної діяльності, вони розвиваються із задатків людини в ході навчання, спілкування, соціалізації. Розвинені комунікативні здібності сприяють швидшому оволодінню певними навичками спілкування, роблять його природним і спонтанним. Як видно з результатів кореляційного аналізу, з комунікативними здібностями (на відміну від комунікативної компетентності) у майбутніх пілотів пов'язані екстравертивна спрямованість особистості та маскуліність.

Кореляційні зв'язки рівня рефлексивності з тими особистісними рисами, що зумовлюють низьку комунікативну компетентність, указують на важливість саме рефлексії для вироблення ефективного стилю спілкування у майбутніх пілотів. Як зазначає О. Корняк [13], рефлексія ділових комунікацій та здатність до рефлексії в невербальній поведінці є важливими чинниками комунікативної компетентності викладачів вищої школи.

Установлені зв'язки дозволяють рекомендувати діагностику особистісних рис у процесі психологічного відбору майбутніх пілотів. Особливу увагу при цьому необхідно звертати на значну вираженість тих особистісних рис, які роблять комунікацію недосконалою.

Регресійний аналіз дозволив виокремити основні чинники комунікативної компетентності (низький рівень залежності у спілкуванні та реактивної агресивності) і комунікативних здібностей (низький рівень сором'язливості та депресивності).

На наш погляд, отримані результати емпіричного дослідження зумовлюють необхідність роботи у двох напрямках: по-перше, діагностування тих рис особистості, що заважають ефективній комунікації майбутніх пілотів ще на етапі професійного відбору; по-друге, включення у програму підготовки пілотів цивільної авіації спецкурсів, що сприятимуть розвитку комунікативних здібностей і підвищенню ефективності комунікації.

Список використаних джерел

1. Бирюков А. А. Опыттно-экспериментальная работа по формированию готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайной ситуации. *Евразийский союз ученых*. 2000. 2(71). С. 18-26.
2. Благинин А. А., Синельников С. Н., Шевелько А. А. Психологические детерминанты успешности обучения пилотов. *Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина*. 2015. 4. С. 1-9.
3. Васильківська Г., Паламар С., Порядченко Л. Психолінгвістичні аспекти формування культури діалогічного спілкування. *Психолінгвістика*. Серія : Філологія. 2019. 26 (2). С. 11-26. ISSN 2309-1797; 2415-3397
4. Павленко Т. В. Визначення особистісних чинників розвитку комунікативних властивостей підлітків. *Psychological Journal: Scientific Review of H. S. Kostyuk Institute of Psychology, National Academy of Educational Sciences of Ukraine*. 2018. № 1 (11). С. 126-137.
5. Прохорова М. В., Ларина А. Л., Ямушева Н. В. Целостная модель компетенций пилотов гражданской авиации. *Психолог*. 2017. № 6. С. 40-58. DOI: 10.25136/2409-8701.2017.6.25133
6. Степанова А. И., Степанов С. М., Борсоева С. С., Борсоев В. А. Анализ эффективности программы совместной тренажерной подготов-

ки авиадиспетчеров и пилотов. *Научный вестник МГТУ ГА*. 2019. Т. 22. № 05. С. 32-42. DOI: 10.26467/2079-0619-2019-22-1-8-17.

7. Финногенко Е. И. Адаптационные ресурсы представителей летной профессии. *Вестник ИргТУ*. 2014. № 6 (89). С. 299-303.

8. Чайковский А. А., Нетяженко Д. А., Артемов Д. О. Психологические особенности формирования сплоченных и эффективных экипажей многоместных самолетов. *Мир педагогики и психологии: международный научно-практический журнал*. 2020. № 05 (46).

9. CAP 737 Crew Resource Management (CRM) Training Guidance For Flight Crew, CRM Instructors (CRMIS) and CRM Instructor-Examiners (CRMIES). 2006.

10. Do-Hee Kwon. Case Study on Communication to Select Great Service Providers. *Business Communication Research and Practice*. 2019. 2(1). P. 34-37. DOI: <https://doi.org/10.22682/bcrp.2019.2.1.34>

11. Evidence-Based Training Implementation Guide 2013, IATA.

12. Gontar P., Fischer U. & Bengler K. Methods to evaluate pilots' cockpit communication: cross-recurrence analyses vs. speech act-based analyses *Journal of Cognitive Engineering and Decision Making (JCEDM)*. 2017. Vol. 11. Issue 4. P. 337-352. <https://doi.org/10.1177/1555343417715161>

13. Korniyaka O. The communicative determinants of professional self-fulfillment of university lecturers *PSYCHOLINGUISTICS*. 2018. 23 (1). P. 139-159. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1211179>

14. Nevile M. Making sequentially salient: and-prefacing in the talk of airline pilots. *Discourse studies*. 2006. Vol. 8, issue 2. P. 279-302.

15. Vieira A. M., Santos I. C. Communication skills: a mandatory competence for ground and airplane crew to reduce tension in extreme situations. *J. Aerosp. Technol. Manag., São José dos Campos*. 2010. Sep-Dec. Vol. 2. № 3. P. 361-370. DOI: 10.5028/jatm.2010.02038110

References

1. Byriukov A. A. Opitno-eksperimentalnaya rabota po formirovaniyu gotovnosti pylotov hrazhdanskoi avyatsyy k deistviyam v chrezvichainoi sytuatsyy. *Evrasyiskiy soizuz uchenikh*. 2000. 2(71). S. 18-26
2. Blahynyn A. A., Synelnykov S. N., Shevelko A. A. Psykholohicheskyye deternynanty uspehnoy obucheniya pylotov. *Vestnyk Lennynhradskoho hosudarstvennoho unyversyteta im. A. S. Pushkina*. 2015. 4. S. 1-9
3. Vaskivska H., Palamar S., Poriadchenko L. Psykholinhvistychni aspekty formuvannya kultury dialohichnoho spilkuvannya. *Psykholinhvistyka*. Seria: Filolohiia. 2019. 26 (2). S. 11-26. ISSN 2309-1797; 2415-3397
4. Pavlenko T. V. Vyznachennia osobystisnykh chynnykiv rozvytku komunikatyvnykh vlastyvostei pidlitkiv. *Psychological Journal: Scientific Review of H. S. Kostyuk Institute of Psychology, National Academy of Educational Sciences of Ukraine*. 2018. № 1 (11). S. 126-137.
5. Prokhorova M. V., Laryna A. L., Yamusheva N. V. Tselostnaia model kompetentsyi pylotov hrazhdanskoi avyatsyy. *Psykholoh*. 2017. № 6. S. 40-58. DOI: 10.25136/2409-8701.2017.6.25133
6. Stepanova A. Y., Stepanov S. M., Borsoeva S. S., Borsoev V. A. Analiz effektivnosti prohrammy sovmestnoi trenazhernoi podgotovky avyadyspetcherov y pylotov. *Nauchnyi Vestnyk MHTU HA*. 2019. Tom 22. № 05. S. 32-42. DOI: 10.26467/2079-0619-2019-22-1-8-17.
7. Fynohenko E. Y. Adaptatsyionnye resursy predstavitelei letnoi professyy. *Vestnyk YrHTU*. 2014. №6 (89). S. 299-303.
8. Chaikovskiy A. A., Netiazhenko D. A., Artemov D. O. Psykholohicheskyye osobennosti formirovaniya splochenykh y effektivnykh ekipazhei mnohomestnykh samoletov. *Myr pedahohyy y psykholohyy: mezhdunarodnii nauchno-praktycheskyy zhurnal*. 2020. № 05 (46)
9. CAP 737 Crew Resource Management (CRM) Training Guidance For Flight Crew, CRM Instructors (CRMIS) and CRM Instructor-Examiners (CRMIES). 2006
10. Do-Hee Kwon. Case Study on Communication to Select Great Service Providers. *Business Communication Research and Practice*. 2019. 2(1). P. 34-37. DOI: <https://doi.org/10.22682/bcrp.2019.2.1.34>
11. Evidence-Based Training Implementation Guide 2013, IATA
12. Gontar P., Fischer U. & Bengler K. Methods to evaluate pilots' cockpit communication: cross-recurrence analyses vs. speech act-based analyses *Journal of Cognitive Engineering and Decision Making (JCEDM)*. 2017. Vol. 11. Issue 4. P. 337-352. <https://doi.org/10.1177/1555343417715161>
13. Korniyaka, O. The communicative determinants of professional self-fulfillment of university lecturers *PSYCHOLINGUISTICS*. 2018. 23(1), P. 139-159. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1211179>
14. Nevile M. Making sequentially salient: and-prefacing in the talk of airline pilots. *Discourse studies*. 2006. Vol 8. Issue 2. P 279-302.
15. Vieira, A. M., Santos, I. C. Communication skills: a mandatory competence for ground and airplane crew to reduce tension in extreme situations. *J. Aerosp. Technol. Manag., São José dos Campos*. 2010. Sep-Dec. Vol. 2. No.3. P. 361-370. doi: 10.5028/jatm.2010.02038110.

Надійшла до редколегії 16.09.21
Рекомендована до друку 15.11.21

Tetiana Vasheka, PhD (Psychology), Associate Prof.
ORCID ID: 0000-0001-5434-1677;
Olena Dolgova, PhD (Biology), Associate Prof.
ORCID ID: 0000-0001-9371-8203;
National Aviation University, Kyiv, Ukraine
Oksana Vlasova-Chmeruk,
ORCID ID: 0000-0003-4934-3349
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

PERSONAL FACTORS OF COMMUNICATIVE COMPETENCE OF FUTURE PILOTS

The article considers the problem of communicative competence of future pilots and establishes its personal factors. The urgency of the chosen issue is due to the significant contribution of the human factor, including ineffective communication, in the occurrence of aviation incidents and accidents. The purpose of the study was to establish the level of communicative competence and its personal factors in students majoring in "Aviation". The obtained results allowed us to perform correlation analysis using SPSS software package. With the help of L Michelson's Test of Communication Skills and the Methodology for Assessing the Level of Communicative and Organizational Abilities of V Sinyavsky and B Fedoryshyn, it was established that most respondents have well-developed communication skills, but 20 % were diagnosed with low level. Correlation analysis of communication indicators and personality traits (FPI test) showed a direct relationship between communicative competence and sociability and balance, and the reverse – with neuroticism, depression, reactive aggression, shyness and emotional lability. Extraversion and masculinity are associated with the expressed communicative abilities of future pilots. The most important personal factors in the communicative competence of future pilots are the low level of dependence in communication and reactive aggression, and the communicative abilities – the low level of shyness and depression. The obtained results confirm the assumptions about the insufficient formation of communicative competence of future pilots and indicate the need for the formation and development of skills of effective communication in the learning process.

Keywords: communicative competence, personal characteristics, civil aviation pilots.