



Исследование связи между прогностическими способностями курсантов-авиадиспетчеров и их поведением в конфликте



Марина ЕРХОВА



Павел ЗОБОВ

**Марина Викторовна Ерхова¹,
Павел Владимирович Зобов²**

Ульяновский институт гражданской авиации
им. Главного маршала авиации Б. П. Бугаева,
Ульяновск, Россия.

¹ ORCID 0000-0003-1283-3088;

РИИЦ SPIN-код: 7354-5258.

² ORCID 0000-0002-6092-3515;

РИИЦ SPIN-код: 2312-2879.

✉ ² zobov_pavel@mail.ru.

АННОТАЦИЯ

Цель исследования – изучение связи между прогностическими способностями курсантов-авиадиспетчеров и их поведением в конфликте. Данные личностные особенности были выбраны в связи с их высокой профессиональной значимостью в сфере управления воздушным движением. В статье обоснованы актуальность изучения связи между интеллектуальными и коммуникативными способностями авиадиспетчеров и необходимость развития данных способностей в условиях получения высшего профессионального образования.

Приведены результаты определения взаимосвязи между выраженностью основных свойств мышления авиадиспетчеров, характеризующих их способность к прогнозированию ситуации, и стратегиями их поведения в конфликте. В качестве основных методов исследования были использованы теоретический анализ литературы, обобщение, тестирование, анализ, статистические методы.

В представленном исследовании участвовали 64 курсанта второго курса Ульяновского института гражданской авиации им. Главного маршала авиации Б. П. Бугаева, обучающихся по специализации «Организация воздушного движения».

Ключевые слова: авиационный транспорт, антиципация, прогностические способности авиадиспетчеров, поведение в конфликте, профессиональные умения авиадиспетчера.

В качестве эмпирического метода исследования было выбрано тестирование по методике Томаса – Килманна (в адаптации Н. В. Гришиной), направленное на выявление стратегий поведения респондентов в конфликтной ситуации, а также тестирование по методике Л. А. Регуша «Способность к прогнозированию». В результате диагностики были измерены следующие свойства мышления, характеризующие прогностические способности курсантов: аналитичность, осознанность, гибкость, перспективность и доказательность мышления.

В ходе анализа результатов тестирования были построены диаграмма среднегрупповой выраженности пяти основных стратегий поведения респондентов в конфликте и диаграмма выраженности пяти основных составляющих (по Л. А. Регушу) прогностических способностей курсантов-авиадиспетчеров и рассмотрена взаимосвязь между ними. Анализ полученных результатов проведен с точки зрения требований будущей профессии опрошенных.

Для определения степени согласованности рядов значений стратегий поведения в конфликте и свойств прогностичности мышления в группе опрошенных был использован метод статистического анализа данных с помощью коэффициента корреляции Пирсона (R-Пирсона).

Для цитирования: Ерхова М. В., Зобов П. В. Исследование связи между прогностическими способностями курсантов-авиадиспетчеров и их поведением в конфликте // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 1 (110). С. 100–106. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-1-13>.

**Полный текст статьи в переводе на английский язык публикуется во второй части данного выпуска.
English translation of the full text of the article is published in the second part of the issue.**

ВВЕДЕНИЕ

Авиадиспетчер – это высококвалифицированный специалист гражданской авиации, который обеспечивает регулярное, безопасное, экономически целесообразное движение воздушных судов. Авиадиспетчер в сфере гражданской авиации координирует движение самолетов от фазы буксировки воздушного судна по территории аэродрома, взлета, крейсерского полета до посадки и буксировки к месту стоянки. Авиадиспетчеры осуществляют тесное профессиональное взаимодействие с пилотами, наземными службами аэропорта, службами авиакомпаний. Профессионально важные качества авиадиспетчера определяются содержанием его деятельности, должностными обязанностями, ситуативными требованиями, которые прописаны в Федеральных авиационных правилах¹, Едином квалификационном справочнике должностей руководителей, специалистов и служащих². В связи с тем, что профессия авиадиспетчера охватывает широкий круг профессиональных задач высокой сложности, то и требования к личностным характеристикам специалиста по управлению воздушным движением включают в себя когнитивные, коммуникативные, эмоционально-волевые и нравственные составляющие, находящиеся в сложных взаимосвязях, но составляющих единое целое личности профессионала. Изучение данных взаимосвязей и особенности влияния из на профессиональную деятельность авиадиспетчера представляется интересной исследовательской задачей, подходы к решению которой отчасти представлены в данной работе.

Профессию авиадиспетчера можно отнести сразу к двум профессиональным системам (по классификации Е. А. Климова): «Человек-техника» и «Человек-человек»³. Работа авиадиспетчера относится к операторскому виду труда с преобладанием в профессиональной деятельности интеллектуальных функций. Ее

выполнение связано с постоянным анализом и прогнозированием быстро меняющейся обстановки, принятием оперативных решений, обеспечивающих безопасность полетов в контролируемом диспетчером воздушном секторе. Каждое решение при этом является следствием сложных интеллектуальных действий. Диспетчер управления воздушным движением (УВД) предотвращает опасные сближения и столкновения воздушных судов, дает им указания об изменении режима полета.

В рамках своей деятельности как оператора сложных автоматизированных систем авиадиспетчер выполняет целый комплекс психологических действий: сенсорно-перцептивных (обзор и идентификация светящихся точек экрана локатора и др.); речемоторных (радиообмен); действий внимания, направленных на контроль и оценку своей деятельности; мнемических действий, способствующих «удержанию» и упорядочению в памяти объектов; действий воображения (создание сложного динамически изменяющегося образа воздушной ситуации и др.); мыслительных действий (моделирование навигационных и профессиональных действий, принятие решений и др.) [1; 2].

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

К важнейшим профессиональным навыкам авиадиспетчера относится его способность к прогнозированию ситуации. Проблема прогнозирования в настоящее время становится все более актуальной в различных профессиях, ибо она связана с успешностью принятия решений.

Следует заметить, что способность к прогнозированию в научной литературе рассматривается как составляющая прогностических способностей личности, сущность которых состоит в предвосхищении событий и поступков. Прогнозирование не сводится к предугадыванию будущего, а посредством вероятностного подхода, учета возможных альтернатив развития ситуации, с его помощью определяется оптимальный вариант решения проблемы. Психолог Н. А. Бернштейн, определяя сущность прогнозирования, утверждал, что «в мозге человека в закодированной форме существует предвосхищение требуемого конечного результата движения. Модель потребного будущего позволяет человеку управлять своими движениями» [3, С. 281].

¹ Федеральные авиационные правила «Требования к диспетчерам управления воздушным движением и парашютистам-инструкторам» (утв. приказом Минтранса РФ от 26 ноября 2009 г. N 216)

² Единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и служащих (утв. приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 29.01.2009 г. № 32).

³ Психология труда: Учебник / под редакцией Е. А. Климова, О. Г. Носковой. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2023. – 308 с. ISBN 978-5-534-16233-2.



Значительный вклад в изучение проблемы развития прогностических способностей внесли отечественные ученые Б. Ф. Ломов [4], В. Д. Менделевич [5], Н. П. Ничипоренко [6]; вероятностного прогнозирования – П. К. Анохин⁴, И. М. Фейгенберг [7] и другие. Имеется значительный массив исследований по конфликтологии (например:^{5, 6}). Имеется значительное число содержательных работ в сфере соционических характеристик пилотов [8; 9], оценки степени конфликтности пилотов [10], взаимодействия экипажа воздушного судна с УВС [11], прогностических критериев эффективности взаимодействия в экипаже воздушного судна [12]. Однако исследование способности к прогнозированию как важнейшего профессионального навыка именно в отношении авиационных диспетчеров практически не представлено в научной литературе

Для авиадиспетчера хорошо развитая способность к прогнозированию позволяет спроектировать информационную модель или пространственный образ реальной обстановки воздушного движения, которые дают возможность предопределить развитие воздушной ситуации, факторов, вызывающих риски и нестандартные случаи, смоделировать способы преобразования конфликтной ситуации в бесконфликтную. Неправильное или неполное представление о состоянии хотя бы одного элемента данной информационной модели управления воздушным движением может создать угрозу безопасности полетов.

В рамках помогающих отношений авиадиспетчер должен четко соблюдать стандартную фразеологию радиосвязи, обеспечивать своевременную обратную связь, владеть навыками активного слушания и эмоциональной саморегуляции в стрессовых ситуациях. Исследования коммуникативных навыков авиадиспетчера чаще всего ограничиваются их языковой компетентностью и – реже – иными аспектами профессионального обще-

ния: коммуникативной агрессивностью, поведением в конфликте [13–17].

Следует отметить, что коммуникативные навыки авиадиспетчера связаны с его прогностическими способностями. Из-за неправильного прогноза авиадиспетчером поведения пилотов, коллег, неумения предвосхитить развитие той или иной воздушной или наземной обстановки возрастает риск их неуправляемого развития.

Интеграция профессиональных навыков авиадиспетчера как оператора сложных технических систем и делового коммуникатора позволяет говорить о важности изучения связи между помогающими, интеллектуальными и техническими навыками данного специалиста.

В связи с этим *цель* исследования – изучение связи между прогностическими способностями курсантов-авиадиспетчеров и их поведением в конфликте. Особую значимость исследование данной связи приобретает в отношении именно авиадиспетчеров. Это связано с тем, что навыки прогнозирования и предвосхищения развития воздушной ситуации и навыки конструктивного поведения в эмоционально напряженной обстановке управления воздушным движением можно отнести к важнейшим профессиональным умениям авиационных диспетчеров.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Для изучения выше обозначенной связи в Ульяновском институте гражданской авиации им. Главного маршала авиации Б. П. Бугаева было проведено исследование особенностей поведения в конфликте и способности к прогнозированию у курсантов второго курса специализации «Организация воздушного движения». В опросе участвовало 64 обучающихся. В качестве эмпирического метода исследования было использовано тестирование по методике Томаса – Килманна ((TKI-R, в адаптации Н. В. Гришиной) [18; 19] на выявление стратегий поведения респондентов в конфликтной ситуации и по методике «Способность к прогнозированию» Л. А. Ретуша⁷.

Содержательная, внутренняя и конкурентная валидность опросника, по мнению спе-

⁴ Анохин, П. К. Очерки по физиологии функциональных систем: Учебно – методическое пособие. – М.: Медицина, 2012. – 447 с. ISBN (EAN): 978–5–458–38439–1.

⁵ Светлов, В. А., Семенов В. А. Конфликтология: учебник для бакалавриата и магистратуры. – Москва: Издательство Юрайт, 2019. – 351 с. ISBN 978-5-534-06982-2.

⁶ Заглодина Т. А., Копалова О. С. Конфликтология: практикум: учебное пособие. – Екатеринбург: Изд-во Рос. гос. проф.-пед. ун-та, 2023. – 80 с. URL: <http://elar.rsvpu.ru/978–5–8050–0770–6> [Текст: электронный]. ISBN 978-5-8050-0770-6.

⁷ Тест «Способность к прогнозированию». [Электронный ресурс]: <https://vash-psiholog.info/knowledge/metodika-test-sposobnost-prognozirovaniyu3.html?ysclid=1lj8cjhc4769501593>. Доступ 25.11.2023.

циалистов, достаточна и научно обоснована [20]. При этом использование теста Томаса – Килманна применительно к профессиональной выборке «диспетчеры УВД» представлено весьма ограничено. Более того, по мнению ряда ученых, применительно к авиационному персоналу данная методика не всегда позволяет корректно выявить предпочтения в выборе доминирующей стратегии поведения в конфликте, при профессиональном психологическом отборе, в принципе «не способна измерить индивидуальный стиль поведения в конфликте» [9; 21; 22]. Проведение исследования, кроме решения его задач, позволило также проверить верность утверждения об ограниченной применимости методики.

Сущность данных методик и результаты диагностики по ним следующие.

Тест Томаса – Килманна показывает соотношение стратегий поведения человека в конфликте. В основании данной типологии лежит двухмерная модель конфликта, измерениями в которой являются ориентации интересов конфликтующих сторон: на себя и на партнера. Исходя из этого, в тесте ТКІ можно выделить следующие способы регулирования конфликтов [18]:

а) конфронтация или реализация преимущественно собственных интересов в ущерб интересам партнера;

б) приспособление (уступчивость) или ущемление собственных интересов ради другого человека;

в) компромисс или частичное удовлетворение интересов участников конфликта, достигнутое путем взаимных уступок;

г) уклонение как отсутствие стремления и к кооперации, и к защите своих интересов;

д) сотрудничество как максимальное и долгосрочное удовлетворение интересов обеих сторон [18].

Каждая из этих стратегий имеет возможности и ограничения, которые определяются целями конфликтующих сторон.

Были получены следующие результаты диагностики по данному тесту.

Среднегрупповая выраженность каждой из вышеобозначенных стратегий у курсантов-авиадиспетчеров отражена на рис. 1.

Из диаграммы видно, что наиболее выраженной и чаще применяемой стратегией поведения респондентов в эмоционально напряженной ситуации является компромисс или ориентация на частичное удовлетворение

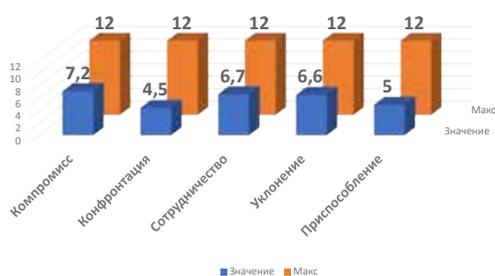


Рис. 1. Среднегрупповая выраженность стратегий поведения в конфликте у курсантов-авиадиспетчеров [выполнено авторами].

потребностей обеими сторонами путем взаимных уступок.

Менее выраженные стратегии «Уклонение» и «Сотрудничество» также в своей основе предполагают использование уступок. Сочетание среднегрупповых стратегий показывает, что будущие авиадиспетчеры менее всего склонны к конфронтации и приспособлению в ситуации конфликта, что является показателем выраженности их навыка эмоциональной саморегуляции и способности поддерживать свою профессиональную позицию. Остальные стратегии реализуются курсантами примерно в одинаковой степени и предусматривают использование уступок для достижения временного или долгосрочного согласия.

При анализе персональных значений опрошенных преимущественная выраженность стратегии «Конфронтация» (более 10 баллов из 12 максимальных) свойственна только 4,5 % курсантов. В основном у подавляющего большинства опрошенных наблюдается равномерная выраженность всех стратегий, что может говорить о гибкости их поведения в конфликте.

Выраженность способности к прогнозированию развития ситуации у курсантов была определена с помощью теста Л. А. Регуша «Способность к прогнозированию». Содержательными характеристиками качеств мышления, определяющих способность к прогнозированию, по мнению автора методики, являются аналитичность, осознанность, гибкость, перспективность и доказательность. Тестовые задания направлены на оценку данных свойств мышления и интегрального показателя способности респондентов к прогнозированию.

Поясним содержание шкал опросника.

Аналитичность мышления определяется способностью систематизировать, структурировать, интерпретировать информацию. Важной характеристикой аналитического



Среднегрупповая выраженность составляющих прогностических способностей курсантов-авиадиспетчеров [выполнено авторами]

Параметры	Аналитичность	Осознанность	Гибкость	Доказательность	Перспективность	Интегральный показатель способности к прогнозированию
Среднегрупповое значение (балл)	2,8	2,7	5,6	4,1	4,4	26,3
Максимальное значение (балл)	4	4	8	6	6	38
% выраженности	70 %	68 %	70 %	68 %	73 %	69 %

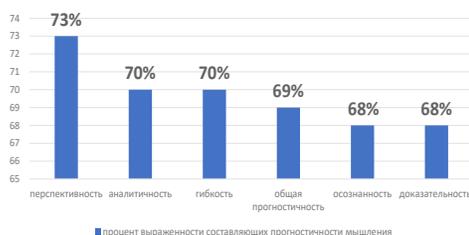


Рис. 2. Процент выраженности составляющих прогностичность мышления курсантов-авиадиспетчеров [выполнено авторами].

мышления является способность выделять существенные связи в анализируемом объекте, находить глубинные причинно-следственные связи и с их учетом предвидеть развитие ситуации.

Осознанность мышления – это способность понять сущность предмета или явления, понимать причины и предвидеть последствия.

Гибкость мышления отражает способность человека справляться с изменениями, использовать различные способы решения проблем, генерировать идеи.

Доказательность и аргументированность мышления характеризуется умением приводить необходимую информацию для обоснования собственной позиции.

Перспективность мышления представляет собой способность человека к целостному восприятию ситуации и пониманию динамики ее развития. Перспективность мышления связана со стратегическим мышлением и горизонтами планирования.

Интегральный показатель способности к прогнозированию имеет следующие уровни выраженности:

- 0–12 баллов – низкий уровень;
- 13–25 баллов – средний уровень;
- 26–38 баллов – высокий уровень.

Рассмотрим далее среднегрупповую выраженность составляющих прогностических

способностей курсантов-авиадиспетчеров (таблица 1).

Представим более наглядно процент выраженности выше обозначенных свойств мышления (рис. 2).

Из диаграммы видна достаточно высокая выраженность всех типов мышления, характеризующих прогностичность респондентов. Наиболее высокие среднегрупповые показатели курсантов были выявлены по перспективности мышления, то есть способности к стратегическому и динамическому видению ситуации. Интегральный показатель прогностических способностей опрошенных имеет высокий уровень, что свидетельствует об интеллекте и выраженном профессиональном ресурсе курсантов.

Далее в рамках исследования были изучены взаимосвязи между составляющими прогностичности мышления будущих авиадиспетчеров и стратегиями их поведения в конфликтной ситуации. Следует отметить, что изучение связи между свойствами мышления и коммуникативными способностями человека недостаточно изучены в научной литературе. В основном эти исследования касаются детей, представителей педагогических профессий (например, [23]), но в отношении авиационных специалистов изучение данного вопроса ограничено относительно

Значения коэффициентов корреляции R-Пирсона [выполнено авторами]

Особенности мышления	Стратегии поведения в конфликте				
	Коэффициент корреляции R-Пирсона				
	Конфронтация	Сотрудничество	Компромисс	Уклонение	Приспособление
Аналитичность	R=0,018	R=0,117	R=0,0005	R=0,104	R=0,035
Осознанность	R=0,119	R=0,005	R=0,03	R=0,003	R=0,145
Доказательность	R=0,06	R=0,014	R=0,0004	R=0,0004	R=0,087
Гибкость	R=0,034	R=0,0225	R=0,02	R=0,02	R=0,008
Перспективность	R=0,0007	R=0,0034	R=0,222	R=0,075	R=0,006
Общая прогностичность	R=0,012	R=0,027	R=0,055	R=0,003	R=0,058

Таблица 3

Критические значения коэффициента корреляции Пирсона [⁸, С. 363]

Критические значения коэффициента корреляции Пирсона				
Объем выборки N / погрешность	0,1	0,05	0,01	0,001
64	R=0,207	R=0,246	R=0,32	R=0,402

небольшим числом работ [24]. В связи с этим, одной из целей представленного исследования стало изучение связи между среднегрупповой выраженностью стратегий поведения в конфликте и среднегрупповыми составляющими прогностичности мышления в той же группе респондентов.

Для определения степени согласованности рядов значений стратегий поведения в конфликте и свойств прогностичности мышления внутри одной выборки нами были использованы методы статистического анализа данных. Для исследования взаимосвязи двух метрических шкал на одной и той же выборке используется коэффициент корреляции Пирсона (R-Пирсона). Он измеряет силу связи двух переменных. В качестве переменной X была рассмотрена среднегрупповая выраженность каждой из четырех стратегий поведения респондентов в конфликте, а в качестве переменной Y – каждая составляющая прогностичности мышления (по Л. А. Регушу). Число респондентов было равно 64. Коэффициент корреляции был рассчитан по классической формуле коэффициента корреляции Пирсона⁸.

В таблице 2 представлены рассчитанные значения коэффициентов Пирсона для заявленной выборки курсантов.

Сравнивая полученные нами значения коэффициентов R-Пирсона двух метрических переменных (стратегий поведения в конфликте и характеристик прогностичности мышления) (таблица 2) с соответствующими критическими значениями из таблицы критических значений коэффициента корреляции R-Пирсона для заданной выборки курсантов (таблица 3), нами было обнаружено наличие лишь тенденции достоверной связи перспективностью мышления будущих авиадиспет-

черов и их готовностью идти на компромисс в конфликтной ситуации (с погрешностью 0,1). Иных статистически значимых зависимостей в данной группе респондентов не выявлено.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обнаруженная тенденция к зависимости перспективности мышления респондентов и их готовности к компромиссу показывает, что наличие у будущих авиадиспетчеров способности к прогнозированию ситуации, к ее целостному видению, оценке возможностей и ограничений в динамике ее развития способствует поиску респондентами компромисса в эмоционально напряженной обстановке профессионального общения. Данная тенденция, с одной стороны, способствует урегулированию конфликтных ситуаций на определенный промежуток времени. Это может быть полезным в отношениях с коллегами в наземной обстановке. Но, с другой стороны, в ситуации общения «пилот – авиадиспетчер» принципиально важно бескомпромиссное соблюдение авиационных правил, что обеспечивает безопасность полетов.

Проведенное исследование показало не только важность изучения взаимозависимостей между различными профессионально важными качествами, умениями специалистов по управлению воздушным движением, но и необходимость оценки влияния данных связей на эффективность профессиональной деятельности авиадиспетчеров.

⁸ Наследов, А. Д. Математические методы психологического исследования. Анализ и интерпретация данных. Учеб. пособие. – СПб.: Речь, 2006. – 304 с. – С. 70. ISBN 5-9268-0275-7.





СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Бодров В. А., Орлов В. Я. Психология и надежность: человек в системах управления техникой. – М.: Институт психологии РАН, 1998. – 288 с. ISBN 5-201-02230-8.
2. Стрелков Ю. К. Психологическое содержание операторского труда. – М.: Российское психологическое общество, 1999. – 196 с. ISBN 5-895-73045-0.
3. Бернштейн Н. А. Физиология движений и активность. – М.: Наука, 1990. – 496 с. [Электронный ресурс]: http://elib.old.gnpbu.ru/textpage/download/html/?bookhl=&book=bernshteyn_fiziologiya-dvizheniy_1990. Доступ 14.11.2023.
4. Ломов Б. Ф., Сурков Е. Н. Антиципация в структуре деятельности: Монография. – М.: Наука, 1980. – 223 с.
5. Менделевич В. Д. Антиципационный механизм неврозогенеза // Психологический журнал. – 1996. – Т. 17. – № 4. – С. 107–114. EDN: REECKG.
6. Ничипоренко Н. П., Менделевич В. Д. Феномен антиципационных способностей как предмет психологического исследования // Психологический журнал. – 2006. – Т. 27. – № 5. – С. 50–59. EDN: HVCZSL.
7. Фейгенберг И. М. Мозг. Психика. Здоровье: Монография. – М.: Издательство «Наука», 1972. – 95 с. [Электронный ресурс]: <https://pedlib.ru/Books/6/0179/>. Доступ 27.11.2023.
8. Ариничева О. В., Малишевский А. В. Влияние социальных характеристик пилота на особенности восприятия и интерпретации им визуальной приборной информации // Мир транспорта. – 2022. – Т. 20. – № 5. – С. 94–102. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2022-20-5-11>.
9. Ариничева О. В., Безрядин А. И., Рязанов С. А. Возможные пути совершенствования профессионального психологического отбора пилотов // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. – 2015. – № 2 (9). – С. 5–18. EDN: ULYAJF.
10. Ариничева О. В., Малишевский А. В. Пути совершенствования методик оценки степени конфликтности пилота с использованием нечётких множеств // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. – 2021. – № 4 (33). – С. 34–47. EDN: MZVRRL.
11. Ариничева О. В., Коваленко Г. В., Малишевский А. В., Михальчевский Ю. Ю. Взаимодействие экипажа воздушного судна со службой управления воздушным движением: соционический аспект проблемы // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. – 2016. – № 4 (13). – С. 5–16. EDN: XQOVQJ.
12. Ариничева О. В., Малишевский А. В. Прогностический критерий эффективности взаимодействия в экипаже // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – № 1 (80). – С. 204–214. DOI: [10.30932/1992-3252-2019-17-1-204-214](https://doi.org/10.30932/1992-3252-2019-17-1-204-214).
13. Demir, M., Cooke, N., Lieber, Ch., Ligda, S. Understanding Controller-Pilot Interaction Dynamics in The Context of Air Traffic Control. Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting, 2019, 63, pp. 1225–1226. DOI: [10.1177/1071181319631493](https://doi.org/10.1177/1071181319631493).
14. Ерхова М. В. Исследование склонности к коммуникативной агрессивности у авиационных диспетчеров // Вестник университета. – 2021. – № 2. – С. 181–186. EDN: VSWWVB.
15. Овсянникова М. Н. Факторы эффективного коммуникативного взаимодействия пилота с авиадиспетчером // Вестник Самарского государственного университета. – 2009. – № 5 (71). – С. 135–140. EDN: MLJQOR.
16. Симантьева К. Л. Особенности профессиональной коммуникации авиадиспетчеров как основа для составления упражнений по профессионально-ориентированному английскому языку // Вестник Тюменского государственного университета. Гуманитарные исследования. Humanitates. – 2016. – № 3. – Т. 2. – С. 70–81. DOI: [10.21684/2411-197X-2016-2-3-70-81](https://doi.org/10.21684/2411-197X-2016-2-3-70-81).
17. Тарасова Н. В., Абдуллин А. И. Особенности протекания коммуникативных конфликтов в сфере гражданской авиации // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: лингвистика и педагогика. – 2021. – № 3. – Т. 11. – С. 218–229. [Электронный ресурс]: <https://linguogu.elpub.ru/jour/article/view/48/49>. Доступ 27.11.2023.
18. Thomas, K. W., Kilmann, R. H. Thomas-Kilmann Conflict Mode Instrument (TKI) [Database record]. APA PsycTests, 1974. [Electronic resource]: https://www.researchgate.net/publication/265565339_Thomas-Kilmann_conflict_MODE_instrument. DOI: <https://doi.org/10.1037/t02326-000>.
19. Батаршев А. В. Психодиагностика в управлении. – М.: Дело, 2005. – 496 с. ISBN 5-7749-0407-5.
20. Кардашина С. В., Шаньгина Н. В. Психометрические характеристики русскоязычной версии опросника К. Томаса – Р. Килманна («Thomas-Kilmann Conflict Mode Instrument – TKI-R») // Педагогическое образование в России. – 2016. – № 11. – С. 216–228. DOI: [10.26170/ro16-11-36](https://doi.org/10.26170/ro16-11-36).
21. Ариничева О. В., Малишевский А. В. Повышение надежности профессионального психологического отбора авиационных специалистов // Надежность. – 2019. – Т. 19. – № 1. – С. 40–47. DOI: [10.21683/1729-2646-2019-19-1-40-47](https://doi.org/10.21683/1729-2646-2019-19-1-40-47).
22. Ариничева О. В., Малишевский А. В. Исследование качества тестовых методик оценки конфликтного поведения для целей совершенствования профессионального отбора авиационного персонала // Качество и жизнь. – 2020. – № 2 (26). – С. 90–96. DOI: [10.34214/2312-5209-2020-26-2-90-96](https://doi.org/10.34214/2312-5209-2020-26-2-90-96).
23. Сайфуллина Н. А. Обзор современных представлений о коммуникативной функции антиципации // Актуальные проблемы гуманитарных и социально-экономических наук. – 2017. – Т. 11. – № 10. – С. 37–40. EDN: YLLTKT.
24. Ариничева О. В., Малишевский А. В. Исследование связей между стилем поведения в конфликте и уровнем интеллектуального развития будущих авиационных специалистов // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. – 2017. – № 3 (16). – С. 54–60. EDN: ZWDPQN. ●

Информация об авторах:

Ерхова Марина Викторовна – кандидат педагогических наук, доцент кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин Ульяновского института гражданской авиации им. Главного маршала авиации Б. П. Бугаева, Ульяновск, Россия, m.v.erhova@mail.ru.

Зобов Павел Владимирович – кандидат экономических наук, декан факультета подготовки авиационных специалистов Ульяновского института гражданской авиации им. Главного маршала авиации Б. П. Бугаева, Ульяновск, Россия, zobov_pavel@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 28.08.2023, одобрена после рецензирования 29.11.2023, принята к публикации 05.12.2023.

- Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 1 (110). С. 100–106

Ерхова М. В., Зобов П. В. Исследование связи между прогностическими способностями курсантов-авиадиспетчеров и их поведением в конфликте