

# Исследование склонности к коммуникативной агрессивности у пилотов-курсантов

**Ерхова Марина Викторовна**

Канд. пед. наук, доц. каф. гуманитарных и социально-экономических дисциплин  
ORCID: 0000-0003-1283-3088, e-mail: m.v.erhova@mail.ru

**Айзатуллова Алсу Шамилевна**

Канд. ист. наук, зав. каф. гуманитарных и социально-экономических дисциплин  
ORCID: 0000-0001-7592-1769, e-mail: Alsu-ul@rambler.ru

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

## Аннотация

В статье приведена модель личностного ресурса пилота гражданской авиации и представлен опыт изучения одной из составляющих данной модели – коммуникативного ресурса. В статье анализируются результаты исследования склонности к коммуникативной агрессивности курсантов 5-го курса Ульяновского института гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева, обучающихся по направлению «Организация летной работы». В исследовании участвовало 83 чел. В качестве диагностического инструментария был использован опросник В.В. Бойко «Определение интегральных форм коммуникативной агрессивности». Данная методика предназначена для оценки предрасположенности личности к проявлению агрессии в различных ситуациях и содержит 11 параметров явных и скрытых форм агрессивного поведения человека. В статье обоснована актуальность изучения коммуникативной агрессивности как профессиональной деструкции пилотов гражданской авиации. Проведен анализ среднегрупповых и персональных значений различных параметров, характеризующих склонность респондентов к агрессивным проявлениям. Даны рекомендации по развитию эмоционального интеллекта курсантов-пилотов в условиях получения ими высшего профессионального образования. Представлен опыт деятельности Ульяновского института гражданской авиации по профилактике и коррекции учебного и профессионального стресса участников образовательного процесса.

## Ключевые слова

Коммуникативная агрессивность, пилоты гражданской авиации, формы агрессивности, совладающее поведение, личностный ресурс пилота, профессиональная коммуникация, профессиональное образование

**Для цитирования:** Ерхова М.В., Айзатуллова А.Ш. Исследование склонности к коммуникативной агрессивности у пилотов-курсантов // Вестник университета. 2024. № 3. С. 206–212.

# A study of the propensity for communicative aggressiveness in cadet pilots

**Marina V. Erkhova**

Cand. Sci. (Ped.), Assoc. Prof. at the Humanities and Socio-Economic Disciplines Department  
ORCID: 0000-0003-1283-3088, e-mail: m.verhova@mail.ru

**Alsu Sh. Aizatullova**

Cand. Sci. (Hist.), Head of the Humanities and Socio-Economic Disciplines Department  
ORCID: 0000-0001-7592-1769, e-mail: Alsul@rambler.ru

Ulyanovsk Institute of Civil Aviation named after the Chief Marshal of Aviation B.P. Bugaev, Ulyanovsk, Russia

## Abstract

The article presents a model of personal resource of a civil aviation pilot and the experience of studying one of the components of this model – a communicative resource. The article analyses the results of a study of the propensity for communicative aggressiveness of the 5th year cadets of the Ulyanovsk Institute of Civil Aviation named after the Chief Marshal of Aviation B.P. Bugaev who are studying in the field of “Organization of flight work”. 83 people participated in the study. V.V. Bojko’s questionnaire “Determination of integral forms of communicative aggressiveness” was used as a diagnostic tool. This technique is designed to assess a person’s predisposition to aggression in various situations and contains 11 parameters of explicit and hidden forms of aggressive human behaviour. The article substantiates the relevance of studying communicative aggressiveness as a professional destruction of civil aviation pilots. The analysis of the average group and personal values of various parameters characterising the respondents’ propensity to aggressive manifestations was conducted. Recommendations are given on the development of emotional intelligence of future civil aviation pilots in the conditions of their higher professional education. The experience of the Ulyanovsk Institute of Civil Aviation in the prevention and correction of educational and professional stress of participants in the educational process is presented.

## Keywords

Communicative aggressiveness, civil aviation pilots, forms of aggressiveness, coping behaviour, pilot’s personal resource, professional communication, professional education

**For citation:** Erkhova M.V., Aizatullova A.Sh. (2024) A study of the propensity for communicative aggressiveness in cadet pilots. *Vestnik universiteta*, no. 3, pp. 206–212.



## ВВЕДЕНИЕ

Профессия пилота гражданской авиации (далее – ГА) отличается очень высокими требованиями как к профессиональным знаниям и умениям человека, так и к его личностным качествам.

Каждая составляющая личностного ресурса пилота ГА оказывает существенное влияние на его профессиональный стиль деятельности и содержит профессионально важные качества и умения данного специалиста, которые у него есть или которые следует развивать. Однако каждая составляющая личностного ресурса имеет и некоторые «блокаторы», не позволяющие данному ресурсу в полной мере реализоваться в профессиональной деятельности. К таким «блокаторам» можно отнести деструкции или профессионально неприемлемые качества.

В данной статье мы рассмотрим склонность будущих пилотов ГА к коммуникативной агрессивности. Способность к конструктивной, регламентированной циркулярами Международной организации гражданской авиации, коммуникации входит в коммуникативный ресурс пилота ГА. Тем не менее, различные формы агрессивности пилота, проявляющиеся в актах коммуникации, являются профессиональной деструкцией, негативно влияющей на безопасность полетов.

Под агрессивностью чаще понимают «физическое или вербальное поведение, направленное на причинение кому-либо вреда или ущерба» [1, с. 328]. Словесная агрессия, о которой мы будем далее говорить, может выступать как способ достижения цели, как способ эмоциональной разгрузки, как представление своей силы и правоты и др.

Профессиональное общение пилотов ГА охватывает широкий круг авиационных специалистов: членов летного и cabinного экипажа, авиадиспетчеров, технический наземный персонал, медицинский персонал и др. При этом каждый вид общения носит четко регламентированный характер, имеет высокую цену ошибки и предусматривает необходимость принимать ответственные решения. Введенная в российских авиакомпаниях система CRM (англ. crew resource management) – ресурсный менеджмент cabinного экипажа – значительно изменила профессиональный стиль работы пилотов ГА, осуществив переход от закрепленных (слетанных) летных экипажей к неслетанным экипажам. В результате командир воздушного судна и второй пилот только перед вылетом, на предполетном брифинге, узнают о составе летного экипажа. Такая ситуация, с одной стороны, позволяет выстраивать между пилотами четкие деловые отношения, регламентированные стандартными операционными процедурами, и осуществлять взаимный контроль за действиями друг друга. Однако, с другой стороны, повышается тревожность пилотов в связи с необходимостью выстраивать новые отношения в условиях эмоционально напряженной ситуации полета. Эти особенности могут повлечь высокую напряженность коммуникации и, как следствие, враждебные и агрессивные реакции.

## ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ И МАТЕРИАЛЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Проблема агрессивного поведения и форм совладания с ним достаточно широко представлена в научной литературе. Проблема коммуникативной агрессивности чаще всего рассматривается в отношении людей с девиантным поведением, работников помогающих профессий, военнослужащих [2–6]. Особую актуальность в настоящее время имеют исследования коммуникативной агрессивности в киберпространствах [3]. Изучение коммуникативной агрессивности как профессиональной деструкции пилотов практически не отражена в научной сфере. Именно этой проблеме посвящена данная статья.

Можно рассмотреть следующие компоненты личностного ресурса пилота ГА, обеспечивающие его профессиональную пригодность, а также долгосрочную и успешную карьеру в сфере воздушных перевозок, на которые может повлиять коммуникативная агрессивность.

Для оценки склонности будущих пилотов ГА к коммуникативной агрессивности в Ульяновском институте гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева было проведено исследование выраженности различных форм коммуникативной агрессивности у пилотов-курсантов 5-го курса. В исследовании участвовало 83 чел.

В качестве диагностического инструментария, измеряющего уровень коммуникативной агрессивности респондентов, мы использовали опросник В.В. Бойко «Определение интегральных форм коммуникативной агрессивности» [7, с. 482]. Данная методика предназначена для оценки предрасположенности личности к проявлению агрессии в различных ситуациях. Она интересна тем, что измеряет

11 параметров явных и скрытых форм агрессивного поведения человека. Каждый параметр оценивается автономно от 0 до 5 баллов. Суммарное значение параметров позволяет определить индекс агрессивности человека.



Составлено авторами по материалам исследования

Рис. 1. Модель личного ресурса пилота ГА

Методика включает в себя следующие измерительные шкалы:

- 1) спонтанность агрессии – это внутренне обусловленное побуждение к агрессивным действиям;
- 2) неспособность тормозить агрессию – это сниженный контроль над агрессивными эмоциями;
- 3) неумение переключать агрессию на деятельность или неодушевленные объекты – это перенос агрессии на людей;
- 4) анонимная (пассивная) агрессия – это косвенное, скрытое, негативное отношение к объекту, выраженное чаще всего иными, менее агрессивными эмоциями;
- 5) провоцирование агрессии у окружающих – это подстрекательство к агрессивным проявлениям у партнера;
- 6) склонность к отраженной агрессии – это проявление ответной агрессии;
- 7) аутоагрессия – это причинение себе психологического или физического вреда;
- 8) ритуализация агрессии – это использование агрессии как ритуала для демонстрации своей силы;
- 9) перенятие агрессии толпы – идентификация человека с эмоциональным состоянием агрессивной толпы;
- 10) удовольствие от агрессии – это удовлетворенность от собственных или иных агрессивных действий;
- 11) расплата за агрессию – это прогнозирование человеком краткосрочных и долгосрочных последствий своих агрессивных действий.

Практически все представленные выше шкалы в той или иной степени могут быть связаны с профессиональным общением пилотов, особенно в эмоционально напряженных ситуациях, связанных с угрозой безопасности полета.

Таким образом, целью заявленного исследования явилась оценка выраженности составляющих коммуникативной агрессивности (по опроснику В.В. Бойко) у курсантов-пилотов, обучающихся в Ульяновском институте гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева.

## ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В рамках исследования были определены персональные значения описанных выше форм коммуникативной агрессивности респондентов. Затем были рассчитаны среднегрупповые значения, представленные в табл. 1.

Таблица 1

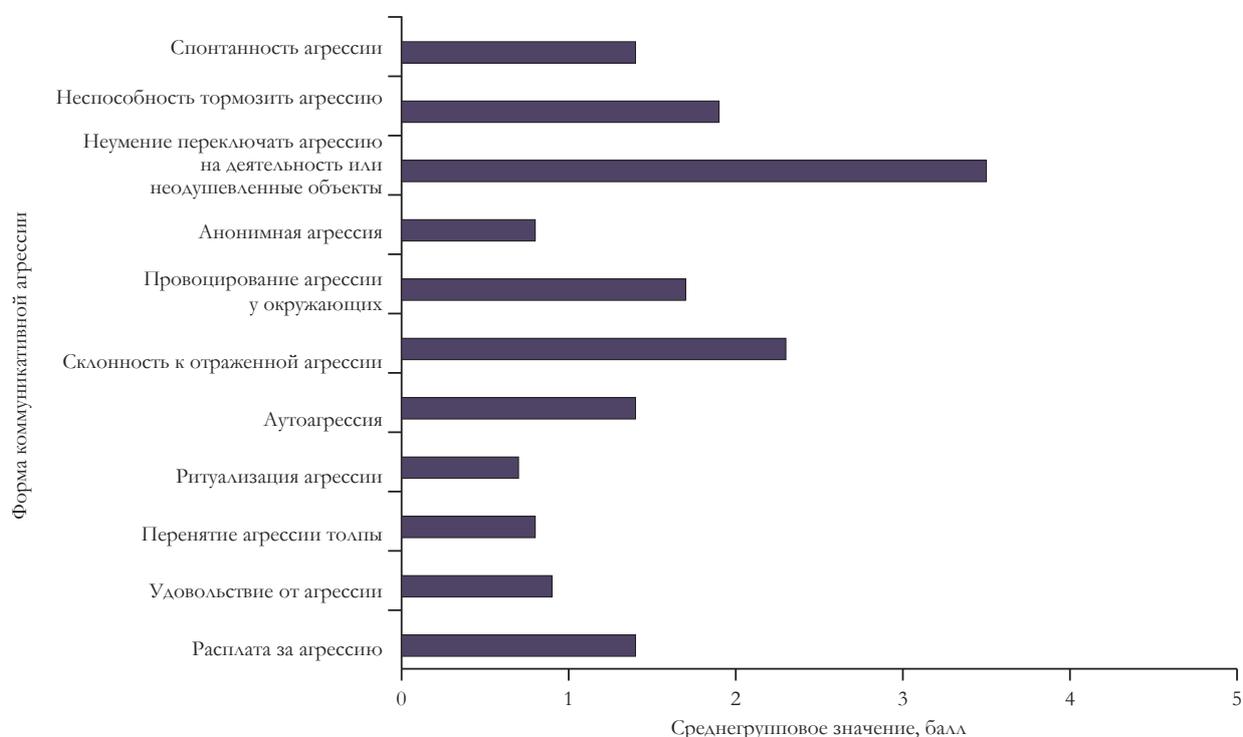
### Среднегрупповые и максимальные значения форм коммуникативной агрессивности пилотов-курсантов

Значение в баллах	Среднегрупповое	Максимальное
Спонтанность агрессии	1,4	5
Неспособность тормозить агрессию	1,9	5
Неумение переключать агрессию на деятельность или неодушевленные объекты	3,5	5

Значение в баллах	Среднегрупповое	Максимальное
Анонимная агрессия	0,8	5
Провоцирование агрессии у окружающих	1,7	5
Склонность к отраженной агрессии	2,3	5
Аутоагрессия	1,4	5
Ритуализация агрессии	0,7	5
Перенятие агрессии толпы	0,8	5
Удовольствие от агрессии	0,9	5
Расплата за агрессию	1,4	5

Составлено авторами по материалам исследования

Представим данные значения в форме диаграммы (рис. 2).



Примечание: максимальное значение форм коммуникативной агрессивности – 5 баллов

Составлено автором по материалам исследования

Рис. 2. Среднегрупповые значения форм коммуникативной агрессивности пилотов-курсантов

Из диаграммы видно, что наиболее выраженной формой коммуникативной агрессивности пилотов-курсантов является неумение переключать агрессию на деятельность и предметы (3,5 балла из 5), или склонность к переносу агрессии на людей. Эта особенность коммуникации может негативно сказываться как на радиообмене в полете, так и на обычной профессиональной коммуникации. Это связано с тем, что человек в состоянии эмоционального перевозбуждения, раздражения, гневливости и скрытой агрессии не может четко и логически выдержанно излагать информацию, переводит деловые проблемы в личные, не может принять оптимальное решение, склонен к риску. Такие особенности коммуникативного процесса неприемлемы в условиях эксплуатации воздушного судна и снижают безопасность полета.

Вызывает некоторое опасение достаточно выраженный по сравнению с другими показателями уровень отраженной агрессии (2,3 балла). В наземных условиях этот показатель может характеризовать обычный спор между собеседниками, зачастую не приводящий к серьезным последствиям. Однако в условиях

полета, особенно в нестандартной авиационной ситуации, несдержанность, эмоциональное возбуждение, злость, раздражительность одного из членов кабинного экипажа, диспетчерской службы, неправильно интерпретируемые другим, могут вызвать аналогичную ответную реакцию и, как следствие, необоснованный конфликт, угрожающий безопасности полета.

Остальные показатели коммуникативной агрессивности пилотов-курсантов слабо выражены, поэтому не оказывают существенного влияния на их профессиональное общение.

Среднегрупповая картина выраженности коммуникативной агрессивности не отражает персональных особенностей респондентов в данной сфере, поэтому в рамках исследования был рассчитан процент курсантов, имеющих высокие баллы (4–5 баллов из 5) по каждой форме агрессивности. Полученные значения представлены в табл. 2.

Таблица 2

**Процент пилотов-курсантов с высокими значениями форм агрессивности**

Форма агрессивности	Процент курсантов
Спонтанность агрессии	12
Неспособность тормозить агрессию	31
Неумение переключать агрессию на деятельность или неодушевленные объекты	92
Анонимная агрессия	2,5
Провоцирование агрессии у окружающих	23
Склонность к отраженной агрессии	41
Аутоагрессия	17
Ритуализация агрессии	2,5
Склонность перенимать агрессию от толпы	1,2
Удовольствие от агрессии	3,6
Расплата за агрессию	20

*Составлено авторами по материалам исследования*

Из табл. 2 видно, что 92 % респондентов имеют высокие показатели по шкале «Неумение переключать агрессию на деятельность или неодушевленные объекты», что может отрицательно повлиять на характер деловой коммуникации. Схожая форма агрессивности – склонность к отраженной агрессии также имеет достаточно высокую выраженность (41 % респондентов). Характеристикой такого поведения является агрессивное реагирование на встречную агрессию. Такое поведение характерно для людей с высокой внутренней агрессивностью, которая требует «разрядки» независимо от профессиональных обстоятельств. Достаточно высокий процент опрошенных курсантов имеют низкий уровень контроля за своими агрессивными проявлениями (31 %). Это состояние быстро охватывает человека и не дает ему успокоиться на неопределенное время. В условиях полета такого времени нет. От скорости принятия решения зависит жизнь сотен людей.

Таким образом, персональные значения респондентов по трем выявленным шкалам показывают, что в обобщенном виде пилот в эмоционально напряженной обстановке с высокой долей вероятности может агрессивно отреагировать на поведение партнера и не проконтролировать продолжительность этой реакции. Данное состояние пилота особенно опасно в условиях дефицита времени для принятия жизненно важных решений, обеспечивающих безопасность полета.

Следует отметить, что 6 % курсантов имеют высокие показатели по двум формам агрессивности одновременно; 2,4 % курсантов – по трем; 3,6 % курсантов – по четырем; 1,2 % курсантов по шести. С точки зрения статистики, это невысокие показатели, но с точки зрения безопасности полетов, пилот, имеющий склонность к нескольким формам агрессивного поведения представляет огромную опасность для управления воздушным судном.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, проведенное исследование показало важность обучения будущих пилотов основам эмоциональной саморегуляции, техникам совладающего поведения, управления стрессами и конфликтами в профессиональной деятельности. При этом важны не только теоретические занятия, но и тренинги, практикумы, деловые игры, в ходе которых вырабатываются практические навыки ассертивного поведения и конструктивных копинг-стратегий. Данные направления образовательной деятельности вуза, связанные с профилактикой профессионального стресса, в Ульяновском институте гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева реализуются через учебно-научную лабораторию «Психолого-педагогическое сопровождение индивидуализации образовательного процесса в авиационном вузе». Основными предназначениями лаборатории являются психолого-педагогическое обеспечение и повышение эффективности образовательного процесса через индивидуально ориентированную педагогическую помощь, поддержку психологического здоровья и социального благополучия всех участников образовательного процесса. Такая организационная форма работы с обучающимися позволяет не только оценивать выраженность различных составляющих учебного и профессионального стресса курсантов, но и осуществлять профилактическую и коррекционную деятельность в данном направлении.

## Список литературы

1. *Водопьянова Н.Е., Старченкова Е.С.* Синдром выгорания. Диагностика и профилактика. СПб.: Питер; 2005. 336 с.
2. *Абрамова А.А.* Агрессивность и психическое здоровье. Психиатрия. 2014;3(63):21.
3. *Антропова В.В.* Речевая агрессия в текстах социальных сетей: коммуникативный аспект. Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Филология. Журналистика. 2015;3:123–127.
4. *Гонина О.О., Маклакова В.Б.* Стрессоустойчивость и коммуникативная агрессивность социальных работников. Вестник Тверского государственного университета. Серия: Педагогика и психология. 2016;4:24–30.
5. *Ларкина Е.В.* Паттерны защитно-совладающего поведения курсантов. Психология образования в поликультурном пространстве. 2020;2(50):40–49. <http://doi.org/10.24888/2073-8439-2020-50-2-40-49>
6. *Михайлова О.Ю., Целиковский С.Б.* Особенности проявлений агрессивности военнослужащих, совершивших нарушение дисциплины и законности. Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2006;S26:60–62.
7. *Батаршев А.В.* Психодиагностика в управлении. Практическое руководство. М.: Дело; 2006. 496 с.

## References

1. *Vodopyanova N.E., Starchenkova E.S.* Burnout syndrome. Diagnosis and prevention. St. Petersburg: Piter; 2005. 336 p. (In Russian).
2. *Abramova A.A.* Aggressiveness and mental health. Psychiatry. 2014;3(63):21. (In Russian).
3. *Antropova V.V.* Verbal aggression in texts of social networks: communicative aspect. Proceedings of Voronezh State University. Series: Philology. Journalism. 2015;3:123–127. (In Russian).
4. *Gonina O.O., Maklakova V.B.* Stress resistance and communicative aggressiveness of social workers. Vestnik Tver State University. Series: Pedagogy and psychology. 2016;4:24–30. (In Russian).
5. *Larkina E.V.* Patterns of defensive and coping behavior of cadets. Psychology of education in a multicultural space. 2020;2(50):40–49. (In Russian). <http://doi.org/10.24888/2073-8439-2020-50-2-40-49>
6. *Mikhajlova O.Yu., Tselikovskij S.B.* Features of manifestations of aggressiveness in military personnel who committed a disciplinary or illegal offence. Bulletin of higher educational institutions. North Caucasus region. Social sciences. 2006;S26:60–62. (In Russian).
7. *Batarshv A.V.* Psychodiagnostics in management. Practical guide. Moscow: Delo; 2006. 496 p. (In Russian).