

УДК 331.022 (021)
ББК Ю 941.19

С. М. Зиньковская
**ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ РАЗЛИЧИЯ И ФАКТОРНАЯ
СТРУКТУРА ИНИЦИАТИВНОСТИ, ТЕМПЕРАМЕНТА,
АКЦЕНТУАЦИЙ ХАРАКТЕРА И ОСОБЕННОСТЕЙ
МЕЖЛИЧНОСТНЫХ ОТНОШЕНИЙ У ЛЕТНОГО СОСТАВА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Ключевые слова: темперамент; активационно-эргический компонент; эмоционально-аффективный компонент; регуляторно-селективный компонент; эргичность; азргичность; пластичность; ригидность; стеничность; астеничность; эмоциональная чувствительность; реактивность; экстраверсия; интроверсия; характер; энергичность; азнергичность; социально значимые цели; лично значимые цели; осмысленность; осведомленность; предметный результат; субъектный результат; личностные и операциональные трудности.

Резюме: в статье рассматриваются индивидуальные различия и соотношение свойств темперамента, акцентуаций характера, инициативности как профессионально важного качества летного состава и особенности межличностных отношений. На основе проведенной деловой оценки показателей успешности профессиональной деятельности выделены группы летчиков, показаны различия в этих группах. Достоверность результатов обеспечивается математическими методами обработки данных: факторным анализом и *t*-критерием Стьюдента.

Свойства темперамента являются психофизиологической предпосылкой, обеспечивающей развитие профессионально важных качеств летчика. Такое качество, как *инициативность*, помогает развиваться другим личностным чертам представителя опасной профессии и обеспечивает опережающую активность в нестандартных ситуациях, постоянную готовность к действиям при необходимости парирования особых ситуаций полета. Исходя из этого мы рассматриваем возможности такого специалиста, своеобразное сочетание и меру выраженности его отдельных психологических свойств (например, заинтересованности в получении определенного результата, преобладающую эмоциональную модальность, потенциальные возможности реагирования во внестандартных ситуациях, личностные и операциональные трудности в реализации действий, особенности понимания и осмысления своих действий и др.), проявляющихся в успешности и качественном своеобразии выполнения деятельности с учетом конкретных профессиональных рисков.

Инициативность является своеобразным источником развития профессионально важных качеств в силу того, что любой полет, а тем более возникающая особая ситуация требуют наличия определенных свойств и качеств личности летчика, предъявляют особые требования, учитывающие его динамические и психофизиологические характеристики, а иногда и предельные возможности человека.

В работе мы опираемся на *многомерно-функциональный подход к изучению темперамента и черт характера* А. И. Крупнова [1]. Согласно этой концепции, темперамент включает три базовых компонента и соответствующие свойства, относящиеся к активности, эмоциональности и саморегуляции.

• *Активационно-эргический компонент* проявляется в таких свойствах темперамента, как эргичность – азргичность; пластичность – ригидность.

- *Эмоционально-аффективный компонент* выражается в доминирующих эмоциях (стеничности – астеничности), а также в эмоциональной чувствительности и реактивности.

- *Регуляторно-селективный компонент* темперамента осуществляет внутреннюю или внешнюю направленность психической активности (интроверсия – экстраверсия), а также степень произвольности – непроизвольности в регуляции поведения (рефлективность – импульсивность).

Такие полярные свойства, как эргичность – аэргичность, пластичность – ригидность, стеничность – астеничность, проявляются в трех сферах жизнедеятельности человека: психомоторике, интеллектуальной и коммуникативной.

В регуляторно-селективный компонент входят свойства интроверсии – экстраверсии, импульсивности – рефлексивности.

Многолетние исследования А. И. Крупнова, Н. Ф. Шляхты и др. различных черт характера, исходя из концепции целостно функциональной их организации, единства и взаимосвязи целевых, когнитивных, мотивационных, эмоциональных, динамических, регуляторных и продуктивных характеристик, позволяют заключить, что любую черту характера можно рассматривать как единую систему [3].

Изложенные выше соображения легли в основу разработки *системной модели изучения черт характера* (А. И. Крупнов, 1990) [2].

В рамках данной модели особенный интерес представляет инициативность, которая нами понимается как системное качество личности, включающее мотивационно-смысловые и регуляторно-динамические составляющие, обеспечивающие состояние готовности и постоянство стремлений к процессу инициации, столь важное для летного состава гражданской авиации и интенсивно проявляющееся в период наибольшей загруженности деятельности экипажа (на этапах взлета и посадки) или в ситуации неопределенности.

В проведенном исследовании рассматриваются различные характеристики инициативности личности, характерологические особенности, динамические свойства и особенности межличностных отношений летного состава авиакомпании «Уральские авиалинии» г. Екатеринбурга. В исследовании принимали участие 250 человек (пилоты, штурманы и бортиженеры). С позиций многомерно-функционального подхода при помощи вопросников А. И. Крупнова диагностировались свойства темперамента и общепрофессиональное качество инициативности.

Для изучения особенностей характера использовался опросник на выявление акцентуаций К. Леонгарда [4], а типы отношений к окружающим изучались с помощью теста «Диагностика межличностных отношений» Т. Лири [5]. Нами была проведена **статистическая оценка средних показателей индивидуально-психологических особенностей** у летчиков. Деление групп производилось на основе уровня выраженности успешности в профессиональной деятельности. Сравнительный анализ индивидуально-психологических характеристик личности в зависимости от уровня выраженности успешности опирается на статистическую значимость различий компонентов личностной и профессиональной активности летного состава, выявленных с помощью t-критерия Стьюдента.

Рассматривались следующие показатели экспертной и самооценки личностной и профессиональной активности летного состава: профессиональ-

ная компетенция и отношение к работе. В профессиональную компетенцию входили такие показатели, как профессиональные знания и навыки, умение пользоваться информацией, которой должен владеть работник, чтобы успешно выполнять свою работу, опыт работы (практические знания и навыки), теоретическая подготовка и допуск к полетам, т. е. наличие соответствующего метеорологического минимума (или категории ИКАО). В компетенцию отношения к работе включались следующие показатели: дисциплинированность (соблюдение правил внутреннего трудового распорядка, правил ношения форменной одежды, четкое и своевременное исполнение требований непосредственного руководителя), принятие решений (умение разбираться в ситуации и принимать оптимальные решения), сотрудничество с членами коллектива (отношения с коллегами), ответственность (т.е. добросовестное и качественное выполнение должностных обязанностей) и качество работы (соблюдение технологической дисциплины при выполнении полетов). Результаты статистической обработки представлены в таблице 1.

Таблица 1

Статистическая оценка средних показателей индивидуально-типологических особенностей летчиков гражданской авиации

Показатели	компоненты	Хорошо профессиональные (ХП)	Высоко профессиональные (ВП)	t-value	p
Психомоторная	эргичность	31,2	31,0	0,09	0,930
	аэргичность	15,1	15,9	-0,41	0,680
Интеллектуальная	эргичность	28,7	29,6	-0,46	0,644
	аэргичность	11,0	13,4	-1,28	0,203
Коммуникативная	эргичность	25,2	22,9	1,02	0,312
	аэргичность	10,6	11,8	-0,64	0,525
Психомоторная	пластичность	31,3	32,7	-0,85	0,396
	ригидность	21,2	20,2	0,60	0,553
Интеллектуальная	пластичность	25,9	25,1	0,42	0,676
	ригидность	16,8	20,9	-2,80	0,006
Коммуникативная	пластичность	18,5	16,8	0,94	0,348
	ригидность	22,0	25,6	-1,89	0,06
Психомоторная	стеничность	31,6	31,7	-0,06	0,956
	астеничность	21,7	21,7	-0,01	0,993
Интеллектуальная	стеничность	32,5	32,3	0,07	0,947
	астеничность	17,2	18,0	-0,36	0,722
Коммуникативная	стеничность	30,7	28,6	1,06	0,293
	астеничность	14,4	15,2	-0,40	0,689
Саморегуляция	интернальность	23,4	24,3	-0,57	0,567
	экстернальность	19,2	20,2	-0,54	0,592
	импульсивность	7,6	11,2	-2,26	0,025
	рефлексивность	32,2	32,0	0,13	0,894
Эмоциональная	эмоц. чувст-ть.	19,0	19,7	-0,33	0,742
	реактивность	19,0	19,0	0,01	0,988
Направленность межличностных отношений	I - авторитарная	6,3	6,3	0,12	0,905
	II - эгоцентричная	5,2	5,9	-2,04	0,045
	III - агрессивная	6,0	6,2	-0,36	0,718
	IV - критичная	3,1	4,1	-1,81	0,079
	V - подчиняемая	5,2	5,5	-0,71	0,479
	VI - зависимая	4,6	4,6	-0,05	0,962
	VII - дружелюбная	6,7	6,6	0,04	0,967
	VIII - альтруистичная	6,6	6,6	0,03	0,974

	Акцентуации характера	гипертимическая	12,4	13,7	-1,15	0,251	
		возбудимая	13,5	14,0	-0,61	0,544	
		эмотивная	14,4	13,2	1,08	0,282	
		педантичная	12,4	12,1	0,31	0,761	
		тревожная	5,4	5,5	-0,14	0,890	
		циклотимическая	11,0	12,6	-2,03	0,045	
		демонстративная	13,3	13,2	0,06	0,957	
		застревающая	8,0	10,8	-2,66	0,01	
		дистимическая	10,3	11,1	-0,88	0,381	
		экзальтированный	10,0	10,5	-0,55	0,584	
	ИНИЦИАТИВНОСТЬ	Целевой	лично	32,9	31,1	1,19	0,237
			значимые цели				
			социально	37,5	37,4	0,06	0,955
Динамический		энергичность	28,1	25,5	1,39	0,167	
		аэнергичность	20,9	22,2	-0,67	0,503	
Эмоциональный		стеничность	27,2	27,9	-0,36	0,717	
		астеничность	16,3	15,4	0,42	0,672	
Регуляторный		интернальность	29,1	31,8	-1,66	0,10	
		экстернальность	27,1	25,8	0,66	0,507	
Мотивационный		эгоцентричность	32,1	31,9	0,11	0,911	
		социоцентричность	27,9	27,3	0,31	0,753	
Когнитивный		осмысленность	33,9	32,7	0,72	0,472	
		осведомлённость	22,6	23,2	-0,23	0,819	
Продуктивный	предметный	34,6	35,4	-0,52	0,604		
	результат						
	субъектный результат	34,5	33,3	0,71	0,480		
Трудности	операциональные	19,1	20,0	-0,46	0,647		
	трудности						
	личностные	16,6	16,6	0,00	1,000		
		трудности					

Примечание: значимые различия выделены жирным шрифтом.

Полученные данные свидетельствуют о том, что статистически достоверные различия в группах хорошо- и высокопрофессиональных членов летных экипажей обнаруживаются в показателях интеллектуальной ригидности в сфере общей активности темперамента ($p=0,05$), импульсивности в регуляторно - динамическом компоненте и эгоистической направленности в межличностных отношениях ($p=0,05$).

Пятипроцентного уровня значимости достигают также показатели застревающей и циклотимической акцентуации характера. На уровне тенденции ($p=0,10$) различаются показатели инициативности (регуляторная интернальность), ригидность в коммуникативной сфере темперамента, подозрительность в межличностных отношениях с окружающими. Что касается других переменных, то по ним не обнаружилось значимых различий. Эти данные говорят о том, что, с одной стороны, существует общность групп летного состава в проявлениях личностной активности в профессиональной деятельности, с другой – имеются и достоверные различия. Низкопрофессиональной группы летчиков не выдвинулось, поскольку выборка представителей данной профессии очень специфична, эти люди проходят специальный психологический отбор.

Психологический смысл полученных различий сводится к тому, что у высокопрофессиональной группы летного состава более выражены свойства интеллектуальной ригидности (ХП – 16,8, ВП – 20,9), импульсивности (ХП – 7,6, ВП – 11,2), регуляторной интернальности (ХП – 29,1, ВП – 31,8)

в инициативных проявлениях, более выражено застревание (ХП – 8,0, ВП – 10,8) и циклотимия (ХП – 11,0, ВП – 12,6) в характере, эгоистичность (ХП – 5,2, ВП – 5,9) и подозрительность (ХП – 3,1, ВП – 4,1) в межличностных отношениях. Они адекватно оценивают свою деятельность в профессиональном плане. Для высокопрофессиональной группы в целом характерны более высокий уровень профессиональной подготовки и осмысленное отношение к работе, определяемые ответственностью, адекватной оценкой ситуации и грамотным принятием решений, высокой личностной активностью. Летчики в данной группе более активно и спокойно проявляли себя во время обучения на занятиях, посвященных человеческому фактору, и на тренажерных тренировках, чаще выдвигали различные гипотезы в моделируемой ситуации неопределенности и были лидерами в микрогруппе по решению поставленной задачи.

Высокопрофессиональный летный состав обладает выраженными свойствами *интеллектуальной ригидности* (связано со знанием руководящих документов и процедур), *импульсивности* как повышенной активности приспособительных реакций к ситуациям и раздражителям, непосредственно действующим в данный момент, *внутренней регуляцией* своих движений и действий, принятием на себя ответственности в каких-либо начинаниях. Импульсивность и интернальность профессионального летчика объясняется тем, что в момент возникновения критической ситуации летчик не должен думать, он должен выполнять те двигательные навыки, которые получил на тренажере, не тратя время на осмысливание своих движений и действий. Если ситуация известна и определена, то работа выполняется «на автомате», все движения совершаются рефлексивно. Если же ситуация неопределенна, то именно двигательный автоматизм экономит летчику время на принятие решения, а интеллектуальная активность и пластичность позволяет сделать это быстрее и эффективнее.

Данные факторной обработки представлены в таблице 2. После вращения получено четыре фактора. В первый фактор с наибольшим факторным весом вошли агармонические показатели инициативности: астеничность (0,64), личностные трудности (0,68) и операциональные трудности (0,65) в инициативных действиях. С перечисленными выше показателями соотносятся застревающий (0,66), циклотимический (0,65) тип акцентуации характера. Агармонические переменные темперамента, набравшие наибольший факторный вес (астеничность в интеллектуальной (0,67) и коммуникативной (0,68) сферах, экстернальность (0,61), импульсивность (0,63) в саморегуляции, эмоциональная чувствительность (0,69)) также соотносятся с ранее описанными переменными.

По всей видимости, трудности в реализации инициативных проявлений связаны с агармоническими показателями темперамента, поскольку в этот же фактор со значимыми весами вошли еще и показатели аэргичности во всех сферах проявлений темперамента, интеллектуальной ригидности, реактивности. Данные компоненты составляют единство, и психологический смысл данного фактора может быть следующий: трудности в проявлении инициативности у пилотов связаны с регламентированностью профессиональных обязанностей, работой в навязанном темпе деятельности и ограничением по времени. С учетом этих особенностей летного труда больше

будет выражена ээргичность, астеничность, внешний контроль или взаимоконтроль за происходящей ситуацией в целях безопасности полета. Проявление ненужной «инициативы» сопровождается огорчением, неловкостью, беспокойством, тревожностью, раздражением, когда не удается что-либо выполнить или принять более эффективное решение. При этом после полета человек либо начинает преувеличивать негативное отношение к себе со стороны коллег (инструктора), либо обижаться, когда критично указывают на недостатки в работе.

Таблица 2

Факторная структура инициативности личности, свойств темперамента, акцентуаций характера и особенностей межличностных отношений у летного состава гражданской авиации

Показатели		1	2	3	4	
Общая активность	психомоторная	ээргичность	-24	56	26	10
		ээргичность	40	-45	10	02
	интеллектуальная	ээргичность	11	48	36	03
		ээргичность	46	-33	-05	02
	коммуникативная	ээргичность	-12	71	20	13
		ээргичность	42	-56	06	09
	психомоторная	пластичность	-16	68	12	13
		ригидность	30	-52	28	12
	интеллектуальная	пластичность	-24	53	24	-07
		ригидность	46	-28	11	14
	коммуникативная	пластичность	12	48	07	21
		ригидность	25	-59	02	01
Эмоциональность	психомоторная	стеничность	07	56	24	19
		астеничность	52	-19	25	03
	интеллектуальная	стеничность	12	57	40	08
		астеничность	67	-24	21	10
	коммуникативная	стеничность	17	62	35	06
астеничность		68	-18	29	11	
Саморегуляция	интернальность	экстернальность	61	-10	16	10
		импульсивность	63	27	-25	13
		рефлексивность	-18	-24	40	20
		эмоциональная чувствительность	69	18	04	18
Эмоциональность	реактивность	реактивность	53	15	05	08
		реактивность	53	15	05	08
Направленность межличностных отношений	I - авторитарная	I - авторитарная	-10	17	09	73
		II - эгоцентричная	-01	07	03	56
		III - агрессивная	21	02	00	68
		IV - критичная	46	-23	-17	34
		V - подчиняемая	33	-12	-20	46
		VI - зависимая	36	-04	02	51
		VII - дружелюбная	06	18	-03	60
		VIII - альтруистическая	-10	15	-01	69
	Акцентуации характера	гипертимический	-02	58	11	24
		возбудимый	19	-15	25	30
		эмотивный	28	23	02	09
		педантичный	49	-05	06	13
		тревожный	53	-02	-13	-06
		циклотимический	65	11	-15	02
		демонстративный	-04	50	08	15
застывающий	66	02	-11	08		
Акцентуации характера	дистимический	39	-35	-05	08	
	экзальтированный	41	23	02	17	

Инициативность	Целевой	лично значимые цели	11	12	68	10
		социально значимые цели	02	11	70	03
	Динамический	энергичность	-21	43	43	05
		аэнергичность	41	-11	-07	-24
	Эмоциональный	стеничность	23	22	55	01
		астеничность	64	-16	12	-12
	Регуляторный	интерпальность	04	16	40	-01
		экстерпальность	58	-16	15	-15
	Мотивационный	эгоцентричность	-02	12	76	-03
		социоцентричность	17	05	69	-03
	Когнитивный	осмысленность	10	09	55	-11
		осведомленность	44	-12	25	-04
	Продуктивный	предметный результат	-05	19	73	-01
		субъектный результат	06	16	63	02
	Трудности	операциональные трудности	65	-08	0,07	-19
		личностные трудности	68	-15	0,03	-09

Примечание: нули и запятые опущены, значимые факторные веса выделены жирным шрифтом

Таким образом, на основании определенных динамических свойств образуется аффективно-ригидный (или застревающий) тип характера. Такой человек может быть раздражителен, гневлив, авторитарен, при этом мы видим ярко выраженную экстерпальную регуляцию личностных проявлений и поведения. Также с проявлениями общей активности либо пассивности темперамента может быть связана циклотимия в характере, то есть инициативность, жизнерадостность, общительность и другие привлекательные черты гипертимика (в периоды подъема настроения), совестливость и острый критический взгляд на мир (в периоды спада настроения, когда он похож на гипотимика). Ошибки и мелкие неприятности будут переживаться очень тяжело; из-за сложности внутренней оценки степени риска, собственных возможностей и возможностей техники в данной ситуации полета, в принятии решения на первый план выходит безопасное его завершение, и летчик будет сосредоточен только на выполняемой задаче, а не на личных отношениях в экипаже. Это фактор *эмоционально-личностных трудностей* в проявлении активности и инициативности.

Иными словами, чем более выражена аэргичность в сферах психомоторики, интеллекта и коммуникаций, ригидность в интеллектуальной сфере, астеничность эмоциональных проявлений, интерпальность, импульсивность, эмоциональная чувствительность и реактивность, тем ярче выражены агармонические компоненты регуляторно-динамического блока инициативности и больше трудностей в ее проявлении: летчик имеет слабое представление о необходимости проявления инициативности, так как все расписано по документам, что формирует определенные акцентуации характера (педантичную, тревожную, циклотимную, застревающую и экзальтированную). Тип личности «тревоги и счастья» не будет глубоко «копаться» в проблеме (осведомленность – 0,44), поскольку значимый вес имеет интеллектуальная ригидность (0,46). При довольно высокой эмоциональной чувствительности (0,69) и реактивности (0,53) такой тип члена экипажа будет «застревать» на своих трудностях и думать, что в них виноваты окружающие (высокая значимая экстерпальность), к которым он начнет критично относиться. Застревающей акцентуации характера свойственны также высокая степень целеустремленности. Такой человек подчиняет свою жизнь достижению определенной цели (причем достаточно большого масштаба), при этом он способен полностью пренебрегать интересами окружающих его людей (своей семьей, своими близкими). Ради достижения

поставленной цели он готов пожертвовать и своим благополучием, отказаться от развлечений, комфорта и других обычных радостей.

Также летчику будут свойственны высокая энергичность, независимость, самостоятельность, надежность в сотрудничестве, если его цели совпадают с целями тех людей, с которыми он работает. Данный тип межличностных отношений вошел в первый фактор с весом 0,46.

Во второй фактор вошли переменные эргичности, пластичности, стеничности во всех сферах проявления темперамента и интернальность регуляции с положительным знаком. Психомоторная и коммуникативная эргичность и ригидность в этих же сферах – с отрицательным знаком. Гипертимическая и демонстративная акцентуации характера также включились во второй фактор. Динамическая энергичность вобрала в себя удельный вес 0,43. Наибольший факторный вес составили показатели коммуникативной стеничности (0,62), психомоторной пластичности (0,68), интернальности (0,57), гипертимической акцентуации характера (0,58). Данные показатели имеют положительные факторные нагрузки, за исключением коммуникативной ригидности (-0,59). Можно предположить, что динамические особенности и проявления характера у летного состава, формирующегося на их базе, своеобразно связаны с инициативными проявлениями. Чем более активен, адаптивен к летной деятельности летчик, чем более оптимистичен в эмоциональных проявлениях, имеет направленность внутренней психической активности внутрь себя, тем ярче выражена энергичность в инициациях, тем менее выражена эргичность и ригидность в сфере психомоторики и коммуникаций и тем более выражена гипертимия и демонстративность в характере. Тип отношения к окружающим в этом факторе не выделился на статистически значимом уровне. Обобщая компоненты общей активности проявлений темперамента, положительную эмоциональную модальность, внутренний контроль и энергичность в инициациях, можно заметить, что больше начинают проявляться такие акцентуации характера, как гипертимия и демонстративность. Это выражается в энергичности, оптимизме, быстроте и подвижности ума, руководительских и организаторских способностях, наличии чувства юмора. Такой человек не имеет каких-либо устойчивых предпочтений в работе, может добиться быстрого успеха практически в любом деле. Демонстративные люди тоже упорны и инициативны, коммуникабельны и энергичны, что и подтверждает распределение значимых удельных весов в данном факторе, который можно назвать *активационно-характерологическим*.

Третий фактор можно обозначить как фактор *мотивационно-целевой или продуктивно-целевой инициативности*, поскольку он раскрывает преимущественно ее содержательную сторону. На статистически значимом уровне выделились показатели интеллектуальной стеничности, рефлексивности темперамента, целевой компонент, гармонические показатели регуляторно-динамического блока инициативности (энергичность, стеничность и интернальность). С положительным факторным весом сюда вошли мотивационный и продуктивный компоненты инициативности, осмысленность в инициациях. Наибольший факторный вес вобрала в себя показатели личностно значимых (0,68) и социально значимых (0,70) целей инициативности, эгоцентричность (0,76) и социоцентричность (0,69) мотивации, предметный результат продуктивности (0,73) и субъективный ее результат (0,63).

Одним словом, психологический смысл состоит в следующем: осмысленный характер проявлений инициативности (0,55) будет больше тогда, когда ярче выражена интеллектуальная стеничность (0,40) летчика и его рефлексивность (0,40), поскольку процесс принятия решения на борту воздушного судна всегда связан не только с когнитивными, но и с эмоциональными центрами. На психофизиологическом уровне принятие решения происходит через определенную эмоциональную доминанту деятельности, т.е. сначала через эмоциональные центры. При этом будут ярче проявлять себя целевой и мотивационно-продуктивный компоненты, поскольку решение пилота подчинено только одной задаче – благополучно и безопасно завершить полет. За это экипаж несет большую ответственность, поэтому мотивация на благополучное завершение полета очень высокая. При четком и ясном осознании целей проявления инициативности будет сильна заинтересованность пилота в ее исполнении и будут достигаться высокие результаты деятельности. Это возможно при позитивной интеллектуальной доминанте при выполнении деятельности, а также при устойчивости, рациональности в принятии решений, взвешенности каждого шага, спокойствии и рассудительности человека.

Четвертый фактор – *межличностных отношений*, в котором наибольший факторный вес набрали только составляющие межличностных отношений: авторитарный (0,73), агрессивный (0,68) и альтруистический (0,69) типы отношений в экипаже воздушного судна, наименьший факторный вес набрал подчиняемый тип отношений в экипаже. Данный фактор говорит о единстве используемых методических приемов. Можно предположить психологический вывод следующего характера: в экипаже нет руководителя и подчиненных, а есть сильный лидер, дающий указания, остальные члены экипажа демонстрируют элементы лидерства, проявляя инициативность каждый на своем рабочем месте. В экипаже могут существовать отношения зависимости (0,51), эгоцентричные (0,56) и дружелюбия (0,60). Данные переменные показали себя на статистически значимом уровне с положительным знаком. Статистически незначимой осталась только переменная критичности в межличностных отношениях.

Таким образом, полученные данные свидетельствуют, во-первых, о специфике проявлений свойств темперамента, содержательно-смыслового и инструментального аспекта инициативности личности летного состава, об их связи в рамках единого качества, во-вторых, о специфике реализации этих особенностей в связи с определенным типом отношений с окружающими и акцентуаций характера. Наиболее интересными с точки зрения психологического анализа явились для нас 1, 2 и 3-й факторы, поскольку они объясняют характерный рисунок тех взаимосвязей в инициативных проявлениях с точки зрения природных особенностей и особенностей межличностных отношений, которые свойственны летному составу гражданской авиации. Первый фактор выделил 24 связи, второй – 17, третий – 12, четвертый – 7.

Итак, свойства темперамента членов летных экипажей находятся в особом соотношении с различными компонентами инициативности личности, особенностями характера и типами межличностных контактов с членами экипажа.

Результаты исследования динамических, характерологических свойств и такого профессионально важного качества, как инициативность, под-

твердили продуктивность комплексного, многоаспектного исследования свойств личности, которое открывает новые возможности в изучении личностных черт, а также способствует разработке научно обоснованных программ развития профессионально важных качеств летного состава в зависимости от их психофизиологических характеристик и успешности в профессиональной деятельности. Данные методики можно использовать в целях эффективного комплектования летных экипажей по принципу взаимодополняемости или комплиментарности психофизиологических, личностных и межличностных характеристик авиационного специалиста.

Литература

1. Крупнов А. И. Психологические проявления и структура темперамента. – М.: Изд-во РУДН, 1992.
2. Крупнов А. И. Целостно-функциональный подход к изучению свойств личности и черт характера // Социально-психологические проблемы молодежи. – М.: Институт молодежи, 1995. – С. 5– 12.
3. Крупнов А. И., Шляхта Н. Ф. Связь черт личности со свойствами темперамента // Вестник РУДН. – М.: Изд-во РУДН, 2003. – № 1.
4. Леонгард К. Акцентуированные личности. Пер. с нем. – Киев: Вища школа, 1981.
5. Практикум по психодиагностике. Прикладная психодиагностика. – М.: МГУ, 1992.