

роки. Жур-налы были популярны не только в Украине, но и далеко за ее пределами – в Курске, Казани, Москве, Петербурге, Калуге и других городах.

Культурное сотрудничество оказывало влияние и на общественно-политические процессы. Объединение прогрессивных сил Москвы, Петербурга, Киева, Харькова и других крупных центров в общественном движении явилось следствием интенсивных культурных и общественно-политических связей украинской и русской интеллигенции. Эти контакты и творческие связи способствовали тому, что украинский и русский народы сохранили и пронесли через века сознание единства происхождения, близости языка и культуры, сознание общности своей судьбы. И это имеет основополагающее значение, так как воспитать любовь к Украине, ее истории и культуре среди молодого поколения можно только через понимание особенностей ее исторической судьбы, взаимосвязи с другими народами, ее вклада в мировую культуру.

**Список литературы:** 1. Огієнко І. Українська культура / І. Огієнко. – К.: Довіра, 1992. – 140 с. 2. Шип Н.А. Русско-украинское культурное сотрудничество в XVIII – первой половине XIX в. / Н.А. Шип. – К.: Наукова думка, 1988. – 112 с. 3. Северин Н.В. А. Пушкин и Н. Гоголь: дружба и творческие контакты великих мастеров слова / Северин Н.В. // Матер. Всеукр. наук.-практ. конф. «Методологія та практика лінгвістичної підготовки іноземних студентів». Вип. 6. – Х.: ХНМУ, 2012. – С. 151–155. 4. Духопельников В.М. К вопросу об антиукраинской политике в России. // Диалог украинской и русской культур в Украине: матер. конф. /Фонд поддержки рус. культуры в Украине, Комитет ВР Украины по правам человека, Ин-т социологии и политологии НАН Укр. – К., 1998. – С. 90–94.

*Францев А.Н.  
г. Симферополь, Украина*

## **ДУХОВНО-КУЛЬТУРНЫЕ ЦЕННОСТИ ЛЕТНОГО СОСТАВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ УКРАИНЫ**

*Актуальность.* Дальнейшее формирование и развитие современных украинских авиакомпаний нуждается в исследованиях ценностно-смысловых характеристик летного состава. Важность этого определяется очевидным несоответствием опережающего развития авиационной техники возможностям летного состава, что требует от человека полной реализации профессиональных и личностных ресурсов, высокого уровня мотивации на саморазвитие и адаптации к изменяющимся условиям летной деятельности.

*Цель исследования* – выявить и описать характерные особенности духовно-культурных ценностей летного состава.

*Методики и организация исследования.* Чтобы получить ответы на наличие и выраженность ценностных составляющих представлений у летного состава, нами была использована модифицированная методика «Свободный выбор ценностей», разработанная У.Б. Фанталовой [2].

Кроме этой методики была использована экзистенциальная типология, вобравшая в себя последние тенденции развития психологической мысли, в том числе – символическую феноменологию, немислимую без понимания глубинных «внутренних» желаний человека [1].

В эмпирическом исследовании (эта часть исследования проводилась совместно с В.Г. Резником) приняли участие мужчины (33 человека): командиры воздушных судов, вторые пилоты, бортовые инженеры и штурмана. Возраст испытуемых – от 25 до 60 лет.

Распределение испытуемых по трем возрастным группам следующее:

- 25–35 лет – 24 человека (32%),
- 35–45 лет – 29 человек (38%),
- старше 45 лет – 22 человека (30%).

По стажу работы испытуемые разделились следующим образом:

- 0–4 года – 13 человек (18%),
- 5–9 лет – 28 человек (36%),
- 10–15 лет – 21 человек (28%),
- свыше 15 лет – 13 человек (18%).

Все участники состоят в браке, имеют 1–3 детей в возрасте от 1 года до 30 лет.

*Результаты.* Первым делом мы выявили ценностные ядра по методике Е.Б. Фанталовой. Исследование смысловой стороны выборов помогло определить, в какой мере та или иная ценность актуализирует типические представления, сколь удачно та или иная ценность «выводит» на представления о значимых ценностях. Это самые важные ценности потому, что «они всегда с нами, так как живут в нас самих» [2, с. 14].

Далее, сравнили ценностные ядра у испытуемых. Полученные на этом этапе материалы подверглись начальному статистическому и качественному анализу.

Затем по методу, предложенному Р. Махарамом определили ведущий тип символической (душевной) организации каждого участника эмпирического исследования [1].

Оказалось, что все участники распределились по четырем группам.

Группа 1 (Г1). ВЦ-тип (8 – ярко выраженных и 2 слабовыраженных).

Группа 2 (Г2). СВ-тип (8 – ярко выраженных и 1 слабовыраженный).

Группа 3 (Г3). ЦС-тип (11 – ярко выраженных).

Группа 4 (Г4). ЦВ-тип (4 – ярко выраженных).

Представителям Г1 свойственно то, что основная энергия в органах пищеварения и размножения. Меньше в высших нервных центрах и еще меньше в опорно-двигательном аппарате.

Представителям Г2 свойственно то, что основная энергия в опорно-двигательном аппарате. Меньше в органах пищеварения и еще меньше в высших нервных центрах.

Представителям Г3 свойственно то, что основная энергия в высших нервных центрах. Меньше в опорно-двигательном аппарате и еще меньше в органах пищеварения.

Представителям Г4 свойственно то, что основная энергия в высших нервных центрах. Меньше в органах пищеварения энергии и еще меньше в опорно-двигательном аппарате.

Символическая (душевная) энергия у представителей этих групп также распределилась по разному.

Группа 1 (Г1). ВЦ-тип (В-компонент). Символическое значение «органов пищеварения» это приток, аккумуляция и расходование жизненной энергии, равновесие в преобразовании жизненной энергии, ее внутренний баланс, внутренняя связь, внутренняя причинность, чувственность.

Группа 2 (Г2). СВ-тип (С-компонент). Символическое значение опорно-двигательного аппарата это расход накопленной энергии – любые изменения и различия во внешнем мире (движение, действие, агрессия, защита, внешняя связь).

Группа 3 (Г3). ЦС-тип (Ц-компонент). Символическое значение высших нервных центров это поиск информации, самоотдача, поиск гармонии, поиск внешних и внутренних причин успеха, неудач.

Группа 4 (Г4) ЦВ-тип. (Ц-компонент) – Символическое значение высших нервных центров это адаптация, объект – объектное равновесие, баланс внутренних и внешних причин, активизация, сдерживание.

Затем, для каждой группы был посчитан обобщенный усредненный показатель расхождения «Ценность» и «Доступность». Чем выше значение этого показателя в баллах тем более дефицитна ценность, поскольку соответствующая потребность не удовлетворена или фрустрирована. Это и является содержательной стороной внутриличностного конфликта (ВК).

В группе 1 – значение показателя выше условного порога оказалось у пяти испытуемых. Содержательной стороной ВК выступает неудовлетворенность неудовольствие в удовлетворении, извлечении, аккумуляции и расходовании жизненной энергии, равновесии в преобразовании жизненной энергии, ее внутренний баланс, внутренней связи, внутренней причинности, чувотвенности.

В группе 2 – значение показателя выше условного порога оказалось у одного испытуемого. Содержательной стороной ВК выступает неудовлетворенность неудовольствие в удовлетворении расходовании накопленной жизненной энергии, в любых изменениях и различиях во внешнем мире (движении, действиях, агрессии, защите, внешних связях).

В группе 3 – значение показателя выше условного порога оказалось у одного испытуемого. Содержательной стороной конфликта выступает неудовлетворенность неудовольствие в удовлетворении поиском информации, самоотдачей, поиском гармонии, поиском внешних и внутренних причин успеха, неудач.

В группе 4 – значение показателя выше условного порога оказалось у шести испытуемых. Содержательной стороной конфликта выступает неудовлетворенность неудовольствие в удовлетворении адаптированностью, объект – объектным равновесием, балансом внутренних и внешних причин собственной активности, собственной активизацией, адекватным сдерживанием.

*Выводы.* На основе проведенного анализа и интерпретации результатов эмпирического исследования были сформулированы следующие выводы.

1. Система жизненных ценностей является одним из ключевых факторов, оказывающих влияние на уровень дезинтеграции в мотивационно личностной сфере летного состава.

2. Испытуемые ЦС типа имеют более высокий уровень дезинтеграции в мотивационно личностной сфере, нежели другие типы.

3. Уровень дезинтеграции в мотивационно личностной сфере членов летного экипажа выше среднего значения может оказать негативное влияние на качество выполнения полета и предполетной подготовки.

4. При комплектовании состава экипажа, необходимо учитывать уровень дезинтеграции в мотивационно личностной сфере.

Результаты исследования применимы в системе летной экспертизы, психологического отбора в авиацию, позволят производить дифференцированную диагностику индивидуального своеобразия личности летного состава, при формировании ПВК.

**Список литературы:** 1. Махарам Р. Типы людей. Взгляд из XXI века. – СПб.: Питер, 2006. – 224 с. 2. Фанталова Е.Б. Диагностика и психотерапия внутреннего конфликта. – Самара: Издательский дом БАХРАХ-М, 2001. – 128 с.

*Чубова В.Е.  
г. Харьков, Украина*

**ПОНЯТИЕ ДОРОГИ В КОНТЕКСТЕ ВОСТОЧНОСЛАВЯНСКОЙ КУЛЬТУРЫ  
(НА МАТЕРИАЛАХ СЛОВАРЯ И.И. СРЕЗНЕВСКОГО И ПОЛЕВОГО СБОРА)**