Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:
https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/327502

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Психология

ВВЕДЕНИЕ.....3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАДИСПЕТЧЕРОВ.....7
1.1. Специфика профессии авиадиспетчера.....7
1.2. Проблема человеческого фактора в авиации.....12
ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ПСИХО-ФИЗИОЛОГИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ АВИАДИСПЕТЧЕРОВ В МИРНОЕ ВРЕМЯ И В УСЛОВИЯХ СВО.....18
2.1. Психо-физиологическое состояние авиадиспетчеров в мирное время 18
2.2. Увеличение стресс-факторов в деятельности авиадиспетчеров в условиях СВО.....26
ГЛАВА 3. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВОЗМОЖНОМУ ПРЕОДОЛЕНИЮ ВОЗНИКШИХ СТРЕСС-ФАКТОРОВ.....31
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....38
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....41

Авиадиспе́тчер - авиационный специалист, осуществляющий диспетчерское обслуживание воздушного движения, полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.
Авиадиспетчеры - это люди, которые осуществляют управление воздушным движением для ускорения и поддержания безопасного и упорядоченного потока воздушного движения и помогают предотвращать столкновения в воздухе.
Они применяют правила разделения, чтобы безопасно и эффективно перемещать все воздушные суда через назначенный им сектор воздушного пространства. Поскольку контролеры несут явно большую ответственность во время службы, профессия АТС часто рассматривается как одна из самых сложных работ сегодня и может быть печально известной стрессовой.
Большинство специалистов по воздушному движению используют термин «авиадиспетчер». Их также называют офицерами управления воздушным движением (ATCO), специалистами по управлению воздушным движением или просто диспетчерами [23].
Авиадиспетчеры, как правило, люди с отличной памятью, организованы, имеют пространственную осведомленность, быстры с числовыми вычислительными навыками, напористы, но спокойны под давлением и способны следовать и применять правила, но при этом быть гибкими, когда это необходимо. Они такие должны быть, но в реальности, зачастую, бывает иначе.
Почти повсеместно стажеры-контролеры начинают работать в двадцатилетнем возрасте, а выходят на пенсию в пятидесятилетнем возрасте. Жесткие физические и психологические тесты и отличные слуховые и разговорные навыки являются обязательным требованием, и контролеры должны принимать меры предосторожности, чтобы оставаться здоровыми и избегать определенных лекарств, которые запрещены для контроллеров.
Большая часть обучения сосредоточена на оттачивании способности быстро поглощать данные из различных источников и использовать это для визуализации во времени и пространстве положения каждого самолета под контролем и проецирования этого вперед в ближайшем будущем.
Этот навык называется ситуационной осведомленностью (наличие изображения или фильма) и занимает центральное место в работе. Поддержание постоянно движущегося визуального сканирования среди всех самолетов, находящихся под управлением, без «фиксации на конкретной ситуации», - это то, как контроллеры помогают поддерживать этот общий флик.
Затем это используется для принятия относительно простых решений, основанных на правилах, очень быстро и точно, чтобы держать самолеты разделенными в небе, одновременно перемещая трафик как можно быстрее и представляя трафик упорядоченным и полезным образом следующему сектору.
Коммуникация является жизненно важной частью работы: диспетчеры обучены точно фокусироваться на

точных словах, которые говорят пилоты и другие контроллеры, потому, что одно недоразумение относительно уровня высоты или номера взлетно-посадочной полосы, например, может привести к трагедии.
Контроллеры общаются с пилотами самолетов с помощью системы радиотелефонии push-to-talk, которая имеет много сопутствующих проблем, таких как тот факт, что только одна передача может быть сделана на частоте за раз, или передачи будут сливаться вместе и быть нечитаемыми [29].
Хотя местные языки иногда используются в коммуникациях УВД, языком авиации в соответствии с требованиями документов во всем мире является английский.
Контролеры, которые не говорят на этом языке в качестве первого языка, как правило, должны демонстрировать определенный минимальный уровень компетентности в этом языке.
Командная работа играет важную роль в работе диспетчера не только с другими диспетчерами и персоналом воздушного движения, но и с пилотами, инженерами и менеджерами. Некоторые контролеры считают, что это единственная часть их работы, которая точно изображена в фильме Pushing Tin.
Районные диспетчеры отвечают за безопасность воздушных судов на больших высотах, на маршрутной фазе их полета. В большинстве стран они известны как контроллеры «области» или «в пути».
Воздушное пространство, находящееся под контролем диспетчеров зоны, разделено на сектора, которые представляют собой 3D-блоки воздушного пространства определенных размеров [33].
Каждый сектор будет управляться, по крайней мере, одним районным контроллером. Это может быть сделано как с использованием радара, так и без него: радар позволяет сектору обрабатывать гораздо больше трафика, однако процедурный контроль используется во многих областях, где уровни трафика не оправдывают радар или установка радара невозможна.
Районные диспетчеры работают в центрах управления зоной, контролируя самолеты высокого уровня по маршруту, или центры управления терминалами, управляя самолетами на средних уровнях, поднимаясь и снижаясь из основных групп аэропортов.
Вооруженные силы большинства стран используют авиадиспетчеров, часто в большинстве, если не во всех видах войск. Хотя фактические условия варьируются от страны к стране, контролеры обычно привлекаются.
В некоторых странах все управление воздушным движением осуществляется военными. В других странах военные диспетчеры отвечают только за военное воздушное пространство и авиабазы; контроль воздушного пространства для гражданского движения и гражданских аэропортов осуществляется гражданскими диспетчерами.
Исторически в большинстве стран это было частью правительства, а контролеры были государственными служащими. Однако многие страны частично или полностью приватизировали свои системы управления воздушным движением; другие стремятся сделать то же самое.
Лицензирование гражданских авиадиспетчеров стандартизировано международным соглашением через ИКАО. Во многих странах существуют школы управления воздушным движением, академии или колледжи, которые часто управляются действующим поставщиком услуг воздушного движения в этой стране.
Они обучают студентов-контролеров тому, чтобы выходить с улицы, стандартам, необходимым для получения лицензии на управление воздушным движением, которая будет содержать один или несколько рейтингов [32].
Это подкатегории, обозначающие дисциплину управления воздушным движением или дисциплины, в которых человек прошел подготовку. ИКАО определяет пять таких рейтингов: Зональный (процедурный), Зональный радар, Подход (процедурный), Радар подхода и Аэродром.
В Российской Федерации государство является основным поставщиком услуг воздушного движения.
Например, в Соединенных Штатах диспетчеры могут обучаться по нескольким аналогичным специальностям: башня, наземный подход (GCA), терминальное радиолокационное управление или управление по маршруту (как радиолокационное, так и нерадиолокационное). Этот этап обучения занимает от 6 месяцев до нескольких лет.
Всякий раз, когда авиадиспетчер направляется в новое подразделение или начинает работу в новом секторе в рамках конкретного подразделения, он или она должны пройти период подготовки в отношении процедур, характерных для этого конкретного подразделения и/или сектора.
Большая часть этого обучения проводится в живой позиции, управляющей реальными самолетами, и называется обучением на рабочем месте (OJT), с полностью квалифицированным и обученным наставником или инструктором по обучению на рабочем месте (OJTI), также «подключенным» к сектору, чтобы дать руководство и готовым взять на себя ответственность за секунду, если это станет необходимым.
Продолжительность этого этапа обучения варьируется от нескольких месяцев до многих лет, в зависимости

от сложности сектора [23].
Только после того, как человек пройдет все эти этапы обучения, ему будет позволено контролировать самостоятельно.
Как правило, контроллеры работают «на позиции» в течение 90-120 минут, затем они получают 30-минутный перерыв. За исключением более тихих аэропортов, управление воздушным движением - это 24-часовая работа 365 дней в году. Поэтому контроллеры обычно работают посменно, включая ночи, выходные и праздничные дни.
Они обычно устанавливаются за двадцать восемь дней. Во многих странах структура схем смены контролеров регулируется таким образом, чтобы обеспечить достаточный отпуск
Наряду с пилотами, авиадиспетчеры являются специалистами, которые ответственны за каждый безопасный полет. Они координируют полет самолетов, создают маршруты и общаются с пилотами на протяжении всего путешествия.
Они отвечают за то, чтобы направлять самолеты через их предшествующие траектории полета и сигнализировать им, когда они отклоняются.
Авиадиспетчеры также должны общаться с пилотами в случае чрезвычайной ситуации и наоборот. Они должны быть реактивными, потому что своевременные действия могут спасти жизни миллионов людей.
Существуют разные типы авиадиспетчеров, и они делают немного разные вещи [18].
Таким образом, авиадиспетчер работает как часть команды в сложных социо-технических системах с высоким уровнем риска, где большинство общих понятий, известных во многих других профессиональных видах деятельности, не могут быть применены таким же образом.
Интенсивно занимаясь познавательной деятельностью, авиадиспетчеры
должны следить за тем, чтобы их условия наилучшим образом соответствовали известной латинской цитате: «Mens sana in corpore sano», что означает «В здоровом теле здоровый дух».
В конце концов, диспетчер воздушного движения - это последнее звено, готовое последовательно активировать систему, ищущее наилучшее своевременное решение в случае сбоя технологии. Креативность - это отличительная черта авиадиспетчера по сравнению с технологией.

1.2. Проблема человеческого фактора в авиации

Человеческий фактор является основной причиной или одним из нескольких основных факторов в подавляющем большинстве аварий в авиации. Даже компетентные и опытные специалисты не застрахованы от совершения ошибок.
Не правильным на наш взгляд представляется рассматривать ошибки как некие отклонения в поведении специалистов. Они являются следствием виртуальности всех усилий авиационных специалистов.
Они должны пониматься как неотъемлемый компонент любой системы, которая характеризуется тесными взаимоотношениями человека и разнообразной техники.
Тесное взаимодействие людей и техники создает условия, в которых люди начинают допускать ошибки.
Учитывая большое количество разнообразной техники, которая сопутствует деятельности авиационных специалистов, перечень ошибок специалистов является также очень обширным [23].
Понимание того, как хорошие специалисты могут допускать ошибки, является ключевым при рассмотрении вопросов безопасности в авиационной отрасли.
Только качественный анализ и систематизация проведенных ошибочных действий специалистов поможет осмыслить их причины и разработать рекомендации, как их минимизировать или избежать в будущем, тем самым снизив негативное влияние человеческого фактора в авиации.
Конечно, человеческих ошибок избежать полностью невозможно, но их количество можно минимизировать, если внедрять новые усовершенствованные технологии, проводить тренировки персонала на современных тренажерах, а также создавать регламенты и уставы для осуществления соответствующих летным профессиям процедур.
На действия техников, контролеров, пилотов и т.д., могут повлиять целый ряд факторов: организационных, регуляторных, культурных и окруженческих.
Например, организационные процессы составляют питательную среду для многих предсказуемых ошибок человека, таких как неадекватность возможности коммуникации, двусмысленность процедур, неудовлетворительность планирования, недостаточность ресурсов, нереальность бюджетных средств - практически все процессы, над которыми может осуществлять контроль конкретная организация.
Рисунок 1. отражает многие факторы, которые вносят серьезный вклад в совершаемые авиационными

специалистами ошибки, некоторые из которых могут привести к авариям.

Рисунок 1. - Факторы, вносящие свой вклад в человеческие ошибки

Типы ошибок

Надо отметить, что ошибки порой случаются даже на стадии планирования работы или выполнения составленного плана. Наличие погрешностей в планировании приводит к ошибкам. Здесь человек либо осуществляет деятельность по несоответствующим процедурам в разрешении рутинной проблемы, либо планирует несоответствующую реальности последовательность действий по выполнению плана.

Специалисты по исследованию человеческого фактора проводят различия между промахами специалистов в авиации и в процессе выполнения действий, запланированных для конкретной процедуры.

Промах является незапланированным действием, тем не менее, действием заметным.

Погрешность представляет собой ошибку памяти, не заметную ни для кого другого, кроме человека, который подзабыл выполнение необходимого действия.

а) Запланированные ошибки

Это ошибки, уже известные специалистам и уже использовавшиеся ранее, которые являются подходящими к решению данной проблемы.

Данные ошибки могут случаться способами: либо использование правила, которое не подходит к ситуации, либо правильно использовать правило с дефектом [23].

Неправильное использование нужных правил. Такое обычно происходит, когда оператор встречается с ситуацией, имеющей много общего с той, для которой правило предназначено, но с некоторыми существенными различиями. Если различия не были распознаны, может быть использовано не то правило.

Использование неподходящих правил. Это включает в себя использование процедуры, которая, как показывает опыт, срабатывала ранее, но содержит нераспознанные дефекты.

Если такое решение сработало в ситуации, когда было использовано впервые, оно может стать частью индивидуального подхода к решению подобных проблем.

Когда у человека нет готового решения, основанного на предыдущем опыте и/или образовании, он обращается к личным знаниям и опыту. Принятие решения таким способом займет большее количество времени, чем применение, основанного на правиле решения, так как оно требует обоснования знаний по базовым принципам.

Ошибки возникают из-за недостатка знаний или неправильного обоснования. Применение знаний, основанных на личном опыте, будет особенно затруднено, так как человек в это время будет занят, или его внимание будет отвлечено от процесса обоснования другими обстоятельствами. В таких ситуациях возможность совершения ошибки возрастает [21].

б) Ошибки при выполнении (промахи и погрешности)

Действия опытного человека рутинны и доведены до автоматизма, человек только следит за прогрессом промахи и погрешности возникают в результате:

1. «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.09.2017) [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/
2. Письмо Минтранса России от 29.11.1993 N ДВ-156/и «О совершенствовании требований к летным полосам гражданских аэродромов» (вместе с «Нормами годности к эксплуатации в СССР гражданских аэродромов (НГЭА СССР) [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=EXP&n=531593#2
3. Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 14.02.2017) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_98957/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/
4. Правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения». Doc 4444 ATM/501 ИКАО [Электронный ресурс] // Airspot.ru. URL: http://www.aerohelp.ru/data/432/Doc4444.pdf
5. Правила аэронавигационного обслуживания «Производство полетов воздушных судов». Том 1 «Правила производства полетов» Doc 8168 OPS/611 ИКАО [Электронный ресурс] // AEROHELP.ru. URL: http://www.aerohelp.ru/data/432/Doc8168v1.pdf
6. Приказ директора ФАС России от 17 июня 1999 г. №155 Об утверждении и введении в действие «Руководства по радиотехническому обеспечению полетов и технической эксплуатации объектов

радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи» [Электронный ресурс] // Знайтовар.Ру – торговля, бизнес, товароведение, экспертиза. URL: https://znaytovar.ru/gost/2/RRTOP_TE_99_Rukovodstvo_po_rad.html
7. Приказ МГА СССР от 29.05.1978 N 100 «Об утверждении и введении в действие «Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР» (НПП ГА-78)» [Электронный ресурс] // «Правовая Россия». URL: http://lawru.info/dok/1978/05/29/n1186300.htm
8. Приказ Минобороны РФ, Минтранса РФ и Росавиакосмоса от 31 марта 2002 г. N 136/42/51 «Об утверждении Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «Гарант.Ру». URL: http://base.garant.ru/184736/
9. Приказ Минтранса России от 25.11.2011 N 293 (ред. от 14.02.2017) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2011 N 22874) [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_124909/
10. Приказ Минтранса России от 26.09.2012 г. № 362 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «Гарант.Ру». URL: http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70259988/
11. Приказ Минтранса России от 20.10.2014 N 297 (ред. от 02.10.2017) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Радиотехническое обеспечение полетов воздушных судов и авиационная электросвязь в гражданской авиации» (Зарегистрировано в Минюсте России 01.12.2014 N 35007) [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172361/
12. Приказ Минтранса России от 16.09.2015 N 274 (ред. от 22.08.2017) «Об утверждении маршрутов обслуживания воздушного движения» (Зарегистрировано в Минюсте России 09.10.2015 N 39281) [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_187445/515a2cc3471be3886f705ac105d2d0e0516329e4/
13. Приказ Федерального агентства воздушного транспорта от 7 ноября 2012 г. N 757 «Об утверждении Методики определения нормативов пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) органов обслуживания воздушного движения» [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «Гарант.Ру». URL: http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70165526/
14. Приказ Федеральной аэронавигационной службы от 28 ноября 2007 г. № 119 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Размещение маркировочных знаков и устройств на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании и других объектах, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов» [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «Гарант.Ру». URL: http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/92377/
15. Приложение 11 к Конвенции о международной гражданской авиации «Обслуживание воздушного движения» [Электронный ресурс] // Airspot.ru. URL: http://airspot.ru/book/file/588/an11_cons_ru.pdf
16. Аналитическая записка Комитета АЭВТ по АНО «О причинах отставания системы организации воздушного движения (ОрВД) РФ от передовых иностранных аналогов и необходимых мерах по созданию национальной интегрированной системы ОрВД РФ, соответствующей требованиям международных стандартов».
17. Ашеров А.Т., Сажко Г.И. Эргономика информационных технологий: Курс лекций, часть 1. - Харьков: Изд. УИПА, 2004. - 53 с.
18. Бондаренко В. Г. Особенности технического обслуживания воздушных судов в условиях низких температур // САКС-2001 : материалы Междунар. науч.-практ. конф. ; САА. Красноярск, 2001. Ч. 4. С. 72–76.
19. Борсоев В. А., Гребенников А. В., Коротков А. Г. и др. Результаты испытаний навигационной аппаратуры и средств радиосвязи на трансполярных трассах // САКС-2001 : материалы Междунар. науч.-практ. конф. ; САА. Красноярск, 2001. Ч. 1. С. 9.
20. Вишнякова Л.В., Дегтярев О.В., Попов А.С. Комплекс имитационного моделирования организации воздушного движения (КИМ ОРВД).
21. Гератеволь З. Психология человека в самолёте. - М., 1956. - С. 181-193.
18. Завалишина Д.Н., Деятельность оператора в условиях дефицита времени // Инженерная психология: Теория. Методология. Практическое применение. - М., 1977. - С. 190-218.
19. Нечаев Е.Е., Суронт П.С. Анализ организации воздушного движения на аэродромах с низкой

интенсивностью полетов в зарубежных странах// Московский государственный технический университет гражданской авиации, г. Москва, Россия, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» филиал «МЦ АУВД», г. Москва, Россия; Работа выполнена при материальной поддержке РФФИ (грант № 16-08-00070)
20. Подготовка персонала ОВД к обеспечению выполнения полетов воздушных судов с использованием давления, приведенного к уровню моря (QNH) //Отдел организации профессиональной подготовки персонала филиала «Аэронавигация Центральной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»/ Красноярск, 2014 г. – 79 с.
21. Пчелинов А.Ф. Правила расчёта времени лётного труда в гражданской авиации. - М., 1994.
22. Саватеева А.А. Экипаж-диспетчер-экипаж: разговор на земле и в воздухе. Пособие по подготовке летного и диспетчерского персонала к ведению радиотелефонного обмена на английском языке по стандартам ИКАО. В 2-х книгах. / А.А. Саватеева. СПб., 2007. Книга I. Вводный курс (корректировка фонетики и грамматики), 204 с. Книга II. Радиотелефонный обмен, 358 с.
23. Сахарова Т.Е. Проблема ситуации при обучении диалогической речи // Общая методика обучения иностранным языкам: Хрестоматия / Сост. Леонтьев А.А.. М.: Рус. Яз., 1991. С. 180-187Сечко А.В. Профессиональное «выгорание» летного состава, или почему уходят из авиации // Вестник международной академии проблем человека в авиации и космонавтике. Кировоград, 2006. № 4 (23). С. 29—36.
24. Сечко А.В. Профессиональное выгорание в системе стрессов у авиационных специалистов// Электронный журнал «Современная зарубежная психология» 2021. Том 10. № 1. С. 102—110.
25. Смирнов В. Ф., Борсоев В. А., Новиков В. С. и др. К проблеме надежности связи в высоких широтах // САКС-2001 : материалы Междунар. науч.-практ. конф. ; САА. Красноярск, 2001. Ч. 4. С. 47–57.
26. Степанова С.И. Биоритмологические проблемы адаптации. - М., 1986.
27. Стрелков Ю.К., Инженерная и профессиональная психология: Учеб. Пособие для студ. высш. учеб. заведений. - М.: Издательский центр «Академия»; Высшая школа, 2001. - 360 с.
28. Стресс и страх в экстремальной ситуации / М.И. Розенова [и др.] // Современная зарубежная психология. 2020. Том 9. № 1. С. 94—102. DOI:10.17759/jmfp.2020090110
29. Строков Д. Е., Киселев В. В., Актуальность использования трансполярных воздушных трасс// Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М. Ф. Решетнева, Красноярск, 2013.
30. Технология УВД: метод. указания по выполнению лабораторных работ / Сост. Д.А. Князевский, М.В. Стионов. – Ульяновск : УВАУ ГА, 2008. – 39 с., с.19.
31. Управление воздушным движением на воздушных трассах и местных воздушных линиях : учеб. пособие / сост. Д. А. Князевский, М. В. Стионов. – Ульяновск : УВАУ ГА(И), 2010. – 68 с; с. 13.
32. Щетинина Н.А. Коммуникативные особенности англоязычного дискурса радиообмена гражданской авиации (с участием пилота международных авиалиний). Автореф. дис. … канд. филол. наук. 10.02.19. Тверь: Твер. гос. ун-т, 2013. 19 с.
33. Щетинина Н.А. Нарушения в восприятии русскоязычными пилотами англоязычных сообщений радиообмена гражданской авиации // Вестник ТвГУ. Серия «Филология». 2011. №28. Вып. 4. С. 257-263.
34. Элькин Д.Г. Восприятие времени. - М., 1962.
35. Dekker S. Pilots, Controllers and Mechanics on Trial: Cases, Concerns and Countermeasure [Электронный ресурс] // International Journal of Applied Aviation Studies. 2010. Vol. 10. № 1. P. 31—45. URL: http://citeseerx.ist.psu.edu/ viewdoc/download?doi=10.1.1.954.5713&rep=rep1&type=pdf (дата обращения: 25.04.2023).
36. Demerouti E. Strategies used by individuals to prevent burnout // European Journal of Clinical Investigation. 2015. Vol. 45. № 10. P. 1106—1112. DOI:10.1111/eci.12494
34. Everstine B.W. Coping with COVID Across the Force [Электронный ресурс] // Air Force Magasine. 2020. Vol. 103. № 7. URL: https://www.airforcemag.com/article/coping-with-covid-across-the-force/ (дата обращения: 25.04.2023).
37. Everstine B.W., McCullough A. Getting the Job Done Despite a Global Pandemic [Электронный ресурс] // Air Force Magasine. 2020. Vol. 103. № 5. URL: https://www.airforcemag.com/article/getting-the-job-done-despite-a-globalpandemic/ (дата обращения: 25.04.2023).
38. Fogarty G.J., Buikstra E. A Test of Direct and Indirect Pathways Linking Safety Climate, Psychological Health, and Unsafe Behaviours [Электронный ресурс] // International Journal of Applied Aviation Studies. 2008. Vol. 8. № 2. P. 199—210. URL: https://www.academy.jccbi.gov/ama-800/Winter_2008.pdf#page=14 (дата обращения: 25.04.2023).
39. Gössling S. Risks, resilience, and pathways to sustainable aviation: A COVID-19 perspective // Journal of Air Transport Management. 2020. Vol. 89. Article AD 101933. 4 p. DOI:10.1016/j.jairtraman.2020.101933

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:
https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/327502