

4. Формы организации учебно-познавательной деятельности учащихся на уроке и во внеклассной работе. 5. Методы обучения и их эффективное использование в современных условиях. 6. Дифференциация в обучении. 7. Индивидуализация в обучении. 8. Приемы активизации учебно-познавательной деятельности учащихся. 9. Учет и оценка знаний учащихся. 10. Педагогическая этика учителя. 11. Диагностика учебно-воспитательного процесса. 12. Другие (укажите свои пожелания)			
--	--	--	--

УДК 615.035.4: 616.12-008.313.2

ГРНТИ 14.35.07

## **ОПЫТНО-ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНАЯ РАБОТА ПО ФОРМИРОВАНИЮ ГОТОВНОСТИ ПИЛОТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ К ДЕЙСТВИЯМ В ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ СИТУАЦИИ**

DOI: [10.31618/ESU.2413-9335.2020.1.71.581](https://doi.org/10.31618/ESU.2413-9335.2020.1.71.581)

**Бирюков А.А.**

*Аспирант ФГБОУ*

*«Ульяновский Государственный педагогический университет  
имени И.Н.Ульянова»,  
г. Ульяновск.*

### **АННОТАЦИЯ**

В статье даются сведения об организации, проведении и результатах опытно-экспериментальной работы по формированию готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайной ситуации. На основании разработанных в педагогике и психологии методик диагностирования уровня сформированных у пилотов умений, навыков, компетенций в области их профессиональных качеств, был определен исходный уровень сформированности их готовности к действиям в чрезвычайных ситуациях, который оказался недостаточным. После проведения формирующего этапа, на котором были использованы и проверены разработанные педагогические условия и структурно-функциональная модель подготовки пилотов к действиям в чрезвычайной ситуации, разработаны новые учебные планы и программы по отдельным предметам, спецкурсы, кейсы, обучены преподаватели, инструктора и психологи, был проведен контрольный этап и проведена контрольная диагностика сформированных качеств готовности пилотов к действиям в чрезвычайных ситуациях, изложены результаты констатирующего и контрольного этапов опытно-экспериментальной работы, сделан вывод по результатам проведения эксперимента и доказательности научного предположения.

### **ANNOTATION**

The article provides information about the organization, conduction and results of experimental work on the formation of readiness of civil aviation pilots to act in an emergency. Initial level of their readiness to act in emergency situations was determined based on the methods developed in pedagogy and psychology for diagnosing the level of pilots' skills and competencies in the field of their professional qualities, which turned out to be insufficient. After the formative stage, during which the developed pedagogical conditions and structural and functional model of training pilots for actions in an emergency were tested, developed new curricula and programs for individual subjects, special courses, cases, trained teachers, instructors and psychologists, a control stage was conducted and a control diagnosis of the formed qualities of pilots' readiness for actions in emergency situations, the results of the ascertaining and control stages of experimental work are presented, the conclusion is made based on the results of the experiment and the evidence of the scientific assumption.

**Ключевые слова:** диагностики, методики, уровни, результаты, опытно-экспериментальная работа, таблицы, диаграммы, действия в чрезвычайной ситуации.

**Keywords:** diagnostics, methods, levels, results, experimental work, tables, diagrams, actions in an emergency.

**Введение.** Занимаясь проблемой «Формирования готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайной ситуации в процессе повышения квалификации», изучив теоретические основы вопроса, ретроспективу развития дополнительного образования в стране в такой отрасли, как гражданская авиация, нормативные документы, программы и учебные

планы подготовки пилотов, разработав структурно-функциональную модель подготовки пилотов к действиям в чрезвычайной ситуации и педагогические условия, особенности развития вопроса, человеческий фактор как элемент, возможная причина (детерминант), обуславливающая чрезвычайное происшествие, а также современные процессы, аварийные и

особые ситуации с пассажирским транспортом в гражданской авиации, мы пришли к необходимости организации и проведения опытно-экспериментальной работы по формированию готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайной ситуации в процессе повышения квалификации и проверить предположение о том, что если установить уровни знаний, умений, навыков, компетенций и компетентности в многообразии вопросов подготовки пилотов к готовности выполнять свои профессиональные задачи в условиях чрезвычайной ситуации, выявить проблемные зоны и направления, провести формирующий этап по корректировке этих умений при условии реализации педагогической модели формирования готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайной ситуации, выполнения педагогических условий разработки и реализации, тренингов, необходимых кейсов, спецкурсов и подготовки специалистов, проводящих обучение пилотов (педагогов, психологов, инструкторов), то готовность пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайной ситуации повысится.

**Цель исследования** заключалась в теоретическом обосновании модели формирования готовности пилотов Гражданской Авиации (ГА) к действиям в чрезвычайной ситуации (ЧС) и апробации педагогических условий ее результативного функционирования.

В процессе решения проблемы для достижения поставленной цели решались задачи подбора, адаптации и разработки диагностирующего инструментария для определения уровня готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайных ситуациях; определения исходного уровня сформированности готовности пилотов к действиям в чрезвычайных ситуациях; апробация педагогических условий, обеспечивающих результативность функционирования «Структурно-функциональной» модели по формированию готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайных ситуациях; изучение итогового уровня сформированности готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайных ситуациях.

**Методы исследования:** сбор фактического материала и его обработка, анализ, изучение научной и учебно-методической литературы по проблеме исследования, синтез, сравнение, обобщение, систематизация, педагогическое моделирование; статистическая обработка результатов опытно-экспериментального исследования.

Для выбора и установления критериев, показателей и уровней оценивания сформированности готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайных ситуациях, мы обратились к разработанным методам в определении профессиональной компетенции, критериям самооценки яркости и контролируемости представлений Т. Гордона,

методике компетентности в общении Колмогоровой Л.С.(В.Ф. Ряховского ), диагностике уровня поликоммуникативной эмпатии (И.М.Юсупов), оценке уровня общительности, методике диагностики направленности личности Б. Басса (тест-опросник Смекала-Кучера), методике исследования восприятия индивидом группы Т. В. Залюбовская, опроснику для определения профессиональной готовности Л.Н. Кабардиной, методике диагностики компетентности учащихся в сфере культурно – досуговой деятельности Н. Н. Никитиной и другим методикам, адаптированным к проблеме готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайных ситуациях Н.М. Пейсахова, В. Маклени, М.Рокича, О.П. Елисеева, С. А. Пакулиной, С. М. Кетько, А. М. Шуберта и др.

Важными компонентами личностно-ориентированной парадигмы формирования готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайных ситуациях, реализуемой в условиях курсов повышения квалификации, являются ключевые образовательные компетенции. В нашем исследовании – это коммуникативная, профессиональная, социальная, культурно-досуговая и валеологическая компетенции. Мониторинг и методика исследования образовательного процесса курсов повышения квалификации пилотов отражают эффективность формирования соответствующих компетентностей.

Под коммуникативной компетентностью понимается способность устанавливать и поддерживать необходимые контакты с людьми. Критерии коммуникативной компетентности Т. Гордона определяют ее как умение выйти из любой ситуации, не потеряв внутренней свободы, и в то же время, не дав потерять ее партнеру по общению.[1]

На констатирующем этапе были определены показатели сформированности коммуникативной компетентности пилотов по типам поведенческих реакций в экспериментальной и контрольной группах. Данные теоретические положения были взяты нами за основу в исследовании сформированности коммуникативной компетентности пилотов (на основе их самооценки своих коммуникативных качеств). Диагностическим инструментарием послужила методика компетентности в общении Колмогоровой Л.С., (В.Ф.Ряховского). [5] .

Определяя уровень межличностного общения обучающихся (пассивно-зависимый, агрессивный или партнерский) было выявлено, что общение пилотов 80% в экспериментальной и 79,5%, в контрольной группах являются достаточно компетентными (партнерскими). Однако проблемой остается неумение противостоять чужому мнению, давлению, а также неумение и нежелание открыто выражать свои чувства. На это необходимо было направить усилия педагогов и психологов в период курсов повышения квалификации. Совместная деятельность, освоение системы общения позволяют пилотам познакомиться с различными социальными и

межличностными ролями, включиться в выбор поведенческих действий, научиться адекватно реагировать на поступки других людей, понимать их мотивы и находить конструктивные способы взаимодействия, что крайне необходимо в их профессиональной деятельности и особенно в условиях ЧС.

В рамках экспериментального исследования мы обратились к изучению восприятия пилотами группы с помощью методики «Восприятие индивидом группы» Т.В.Залубовской [7].

«При межличностном общении важно уметь «снимать маску», быть открытым и искренним. Без открытого общения не могут существовать теплые и близкие отношения с людьми. Человек, заинтересованный в том, чтобы лучше ориентироваться в особенностях своих отношений с окружающими, должен интересоваться реакцией других людей на его поступки в конкретных ситуациях, учитывать истинные последствия своего поведения» [6].

Ответы пилотов на констатирующем этапе свидетельствовали о том, что среди них преобладает индивидуалистический тип

отношений к группе. Прагматический тип отношения к группе предпочитают (17,6%). Коллективистский тип отношений сформирован лишь у (23,5%). В контрольной группе результаты практически соответствуют результатам экспериментальной группы. Среди ответов пилотов были ответы, представляющие смешанный тип отношения к группе, что косвенным образом свидетельствовало о наличии у пилотов трудностей с выбором адекватных и конструктивных способов взаимодействия в группе.

Оценивая речевые барьеры общения у пилотов, мы воспользовались тестами на умение подать информацию и на умение эффективно слушать. «Общение, будучи сложным социально-психологическим процессом взаимопонимания между людьми, осуществляется по каналам речевым (вербально) и неречевым (невербальным) каналам. Речь как средство общения одновременно выступает и как источник информации и как способ воздействия на собеседника» [6]. Обработка результатов анкетирования во входящей диагностике отражены в Таблицах 1 и 2.

Таблица 1

**Уровни сформированности умения ясно и кратко излагать свои мысли во входящей диагностике в экспериментальной и контрольной группах**

Уровень сформированности умения ясно и кратко излагать свои мысли	Низкий	Средний	Высокий
Экспериментальная группа	27,1%	59,4%	13,5%
Контрольная группа	52%	46,3%	1,7%

Таблица 2

**Уровни сформированности умения слушать и воспринимать информацию, получаемую от собеседника во входящей диагностике в экспериментальной и контрольной группах**

Уровень сформированности умения слушать и воспринимать информацию, получаемую от собеседника.	Низкий	Средний	Высокий
Экспериментальная группа	17,7%	42,1%	40,2%
Контрольная группа	44,3%	45,2%	10,5%

Анализируя результаты таблицы 1, можно отметить, что в обеих группах самый больший процент респондентов, имеющих средний уровень сформированности умения ясно и кратко излагать свои мысли. Однако по уровням сформированности умения слушать и воспринимать информацию, получаемую от собеседника во входящей диагностике, результаты по группам отличаются - здесь значительно выше показатели в экспериментальной группе (Таблица 2).

Кроме рассмотренных выше методик выявления уровня сформированности коммуникативных умений, мы использовали анкету для определения самооценки у пилотов степени сформированности у них

информационных, перцептивных, интерактивных умений. Умение вести диалог, ясно излагать свои мысли и правильно формулировать выводы, используя необходимую информацию - информационные умения. Среди перцептивных умений выделяются возможность оценить ситуацию и свое поведение в ней, а также состояние собеседника, прогнозировать его поведение, найти методы сдерживания агрессии. К интерактивным умениям относится способность наладить контакт с собеседником и удерживать его в течение беседы, умение формулировать выводы и предложения по изменению ситуации, привлечь группу к выработке решения.

Сравнительная характеристика самооценки умений делового общения во входящей диагностике свидетельствует, что высоким уровнем владеют изначально в экспериментальной группе большее количество респондентов, чем в контрольной группе; средний уровень больше сформирован у респондентов контрольной группы; низкий уровень сформированности информационных и интерактивных умений фиксируется у респондентов контрольной группы, а перцептивных умений – у респондентов экспериментальной группы.

Степень готовности к риску изучалась нами с помощью диагностики А. М. Шуберта. Результаты тестирования выявили низкий уровень сформированность операционального критерия у пилотов, следствием чего возникла необходимость проведения учебных занятий и тренингов на формирующем этапе эксперимента.

Определяя результативно-оценочный уровень пилотов по методике исследования восприятия индивидом группы Т. В. Залюбовской [7], мы

выявили, что на констатирующем этапе в обеих группах приблизительно по трети респондентов имеют низкий, средний и высокий уровня профессиональной направленности личности, что у пилотов достаточно высоко развита оценка профессиональной направленности личности. Очевидно, что пилоты в силу своих личностных особенностей в большей степени готовы к реализации своих профессиональных функций. Сформированность результативно-оценочного критерия ценностных ориентаций в области готовности к действиям в чрезвычайной ситуации пилотов на констатирующем этапе находится преимущественно на среднем уровне. Доля высокого уровня составляет 39,3 %. В целом исходный уровень сформированности готовности к действиям в чрезвычайной ситуации пилотов экспериментальной группы на констатирующем этапе показал, что низкий уровень характерен для 53,5 % обучающихся экспериментальной группы; базовый уровень у 31,2 %; высокий уровень у 15,3 % . (Таблица 3)

Таблица 3

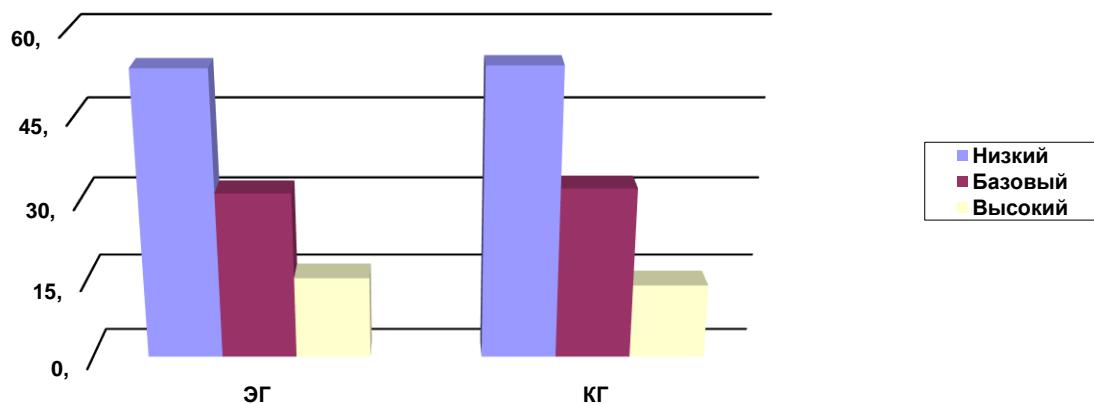
**Уровень сформированности ценностных ориентаций в области готовности к действиям в чрезвычайной ситуации пилотов ГА во входящей диагностике (констатирующий этап), %**

Уровни	Критерий								Ценностные ориентации готовности к действиям в ЧС	
	Эмоционально-волевой		Ценностный		Операциональный		Результативно-оценочный			
Группа	Э	К	Э	К	Э	К	Э	К	Э	К
Низкий	53,8	53,2	58,7	59,0	48,7	49,8	52,9	53,1	53,5	54,0
Базовый	30,8	29,3	32,6	31,4	32,7	31,7	28,8	29,0	31,2	32,1
Высокий	15,4	17,5	8,7	9,6	18,6	18,5	18,3	17,9	15,3	13,9
Итого	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

**Рисунок 1** показывает сравнительный анализ уровня сформированности ценностных ориентаций готовности к действиям в чрезвычайной ситуации пилотов ГА на констатирующем этапе согласно Таблице 3.

Таким образом, комплекс подобранных диагностических процедур позволили выявить исходный уровень сформированности готовности к

действиям в чрезвычайной ситуации пилотов в начале курсов повышения квалификации, которое находились не на должном уровне. Это говорило о необходимости создания и апробации педагогических условий, обеспечивающих результативность функционирования модели формирования готовности пилотов к действиям в чрезвычайной ситуации.



*Рис. 1 Сравнительная характеристика сформированности готовности пилотов к действиям в условиях чрезвычайной ситуации на констатирующем этапе в ЭГ и КГ, %*

Формирующий этап позволил апробировать педагогические условия, обеспечивающие результативность функционирования модели формирования готовности пилотов гражданской авиации к действиям в чрезвычайных ситуациях, а именно: внедрение в образовательный процесс Адаптированной образовательной программы повышения квалификации пилотов «Формирование готовности пилотов Гражданской Авиации (ГА) к действиям в Чрезвычайных Ситуациях (ЧС)», Программы дополнительной профессиональной подготовки по направлению «Формирование готовности пилотов Гражданской Авиации (ГА) к действиям в чрезвычайных ситуациях (ЧС)» (спецкурсы), а также использование ряда дисциплин базовой части учебного плана «Философия», «История», «Безопасность жизнедеятельности», «Педагогика», «Психология». Значительную роль в формировании готовности пилотов к действиям в чрезвычайной ситуации играет учебная область «История развития авиации в мире. История развития авиации в России». С обучающимися экспериментальной группы проводились диспуты, ток-шоу, мероприятия образовательных технологий «ПОПС-формула», тест-проекты, метод проектов, круглые столы, интеллектуальные и веб-квесты, деловые игры, в которых развивались

их знания не только в области истории развития авиации, но и в области педагогики и психологии. Нетворкинги помогали найти единомышленников или сплотить вокруг себя профессионалов в каком-либо вопросе и воспользоваться их знаниями, обогатив свои, обсудить важные проблемы, найти правильные пути решения поставленной проблемы, совершенствоваться в той или иной области познания. Они учились выражать и обосновывать свою позицию по вопросам, касающимся ценностного отношения к историческому прошлому гражданской авиации, определению основных закономерностей историко-культурного развития человека и человечества на протяжении столетий, по вопросам духовности, нравственности, патриотизма народов нашего государства, занимающего лидирующую позицию в развитии авиационно-космической отрасли. Вопрос, как связана авиация с природными явлениями, с опасными гидрометеорологическими явлениями пилоты обсуждали на спецкурсах по «Проблемам анализа рисков в деятельности пилота». История дает массу примеров о том, какие авиапроисшествия происходят в мире из-за опасных гидрометеорологических явлений. Результативность обучения была изучена на контрольном этапе эксперимента.

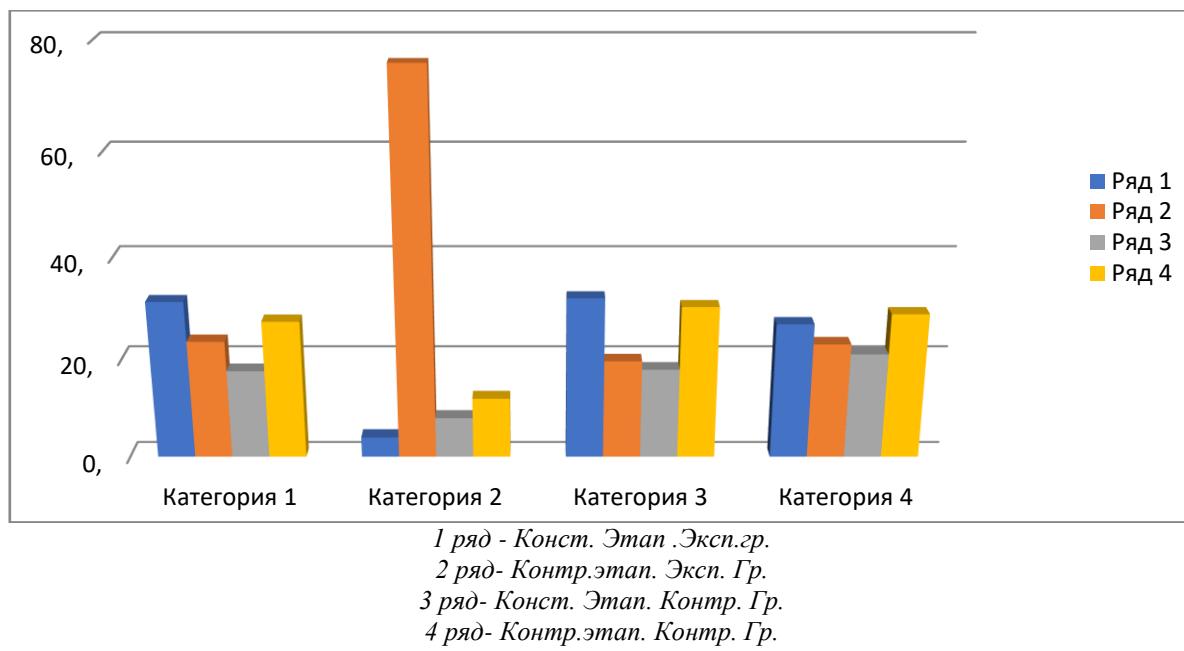


Рис. 2. Отношение пилотов к группе (Сравнение показателей экспериментальной и контрольной групп в констатирующем и контрольном этапах).

Данные диаграммы (Рис.2) свидетельствуют о том, что в результате проведенной учебной работы в экспериментальной группе количество и процент респондентов, то есть значительная часть обучавшихся, изменили свое отношение к группе и (76%) имеют коллективистское отношение, что на 52,5% больше, чем на констатирующем этапе эксперимента. Пилотов с прагматическим и индивидуалистическим отношением к коллективу на контрольном этапе оказалось в четыре раза меньше, чем на констатирующем, и это отражает работу по формированию коммуникативных

умений и навыков, проводимую коллективом курсов повышения квалификации.

Сравнение результатов распределения респондентов – пилотов по уровням сформированности умения слушать и воспринимать информацию, получаемую от собеседника в экспериментальной и контрольной группах (контрольный этап), показан на диаграмме (Рис. 3): уровни умения слушать и воспринимать информацию значительно повысились в результате проведенной учебной работы в экспериментальной группе.

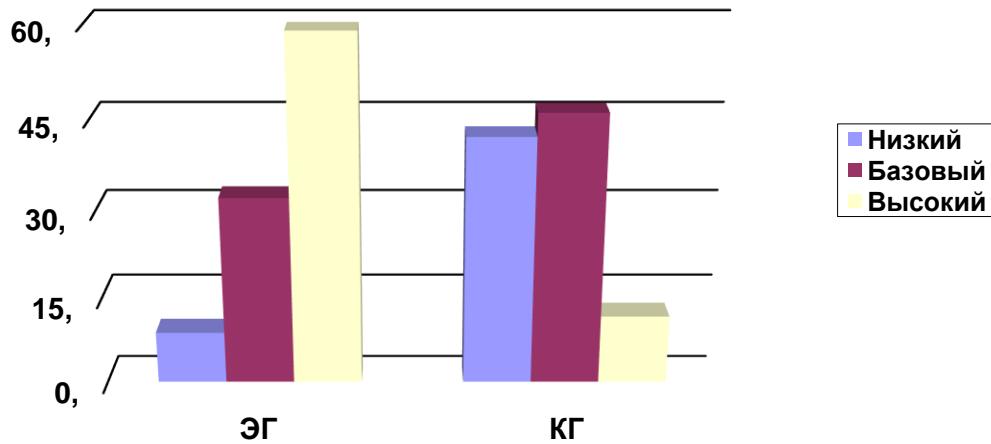


Рис. 3. Сравнение результатов распределения респондентов – пилотов по уровням сформированности умения слушать и воспринимать информацию, получаемую от собеседника в экспериментальной и контрольной группах (контрольный этап)

Данные результаты свидетельствуют о большой роли в курсовой подготовке проведенных разработанных спецкурсов, тренировочных занятий по лингвистике и психолого-педагогическому общению, что является необходимым условием в профессиональной

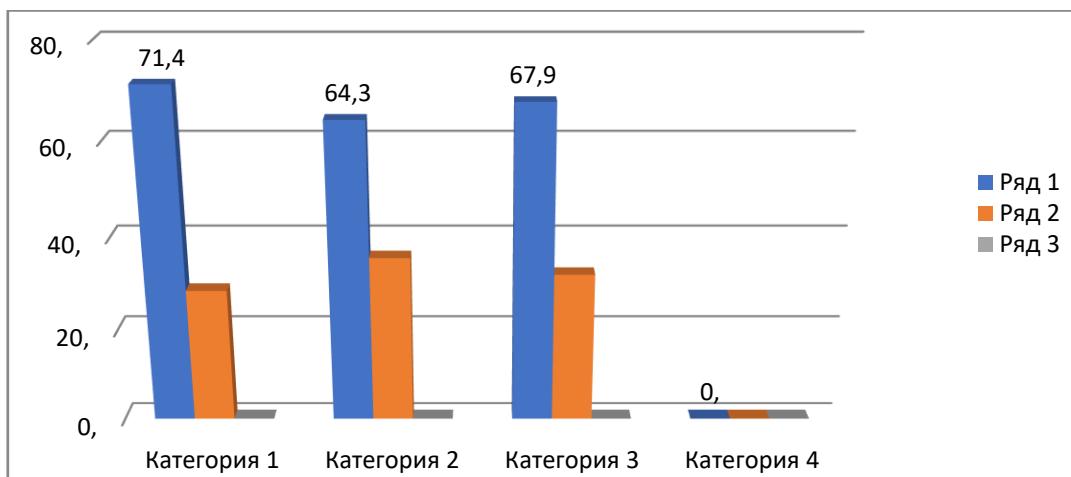
деятельности пилотов, особенно в чрезвычайной ситуации. Для более успешного проведения указанных занятий с пилотами была проведена специальная подготовка самих преподавателей, инструкторов и психологов по методике

исследования личностных качеств психолога-консультанта.

Сравнивая характеристику самооценки умений делового общения на констатирующем этапе, мы выявили значительное количество пилотов, имеющих низкий уровень информационных, интерактивных и перцептивных умений.

В ходе эксперимента изучались мотивация профессионального самоопределения и факторы, влияющие на адаптацию пилота к условиям работы. Было установлено, что значительная часть пилотов не соотносит высокий профессионализм с более успешным трудом на благо общества.

Однако, после проведения соответствующей учебной работы, чтения спецкурса и проведения тренингов, данные характеристики самооценки умений делового общения у пилотов значительно изменились. В экспериментальной группе нет респондентов с низким уровнем сформированности умений делового общения, а в контрольной группе их число значительно (20-30%). В экспериментальной группе число респондентов с высоким уровнем: информационных умений на 46,4% больше, чем в контрольной группе; интерактивных умений – на 43,5% больше, чем в контрольной группе; перцептивных умений – на 38,7% больше, чем в контрольной группе.

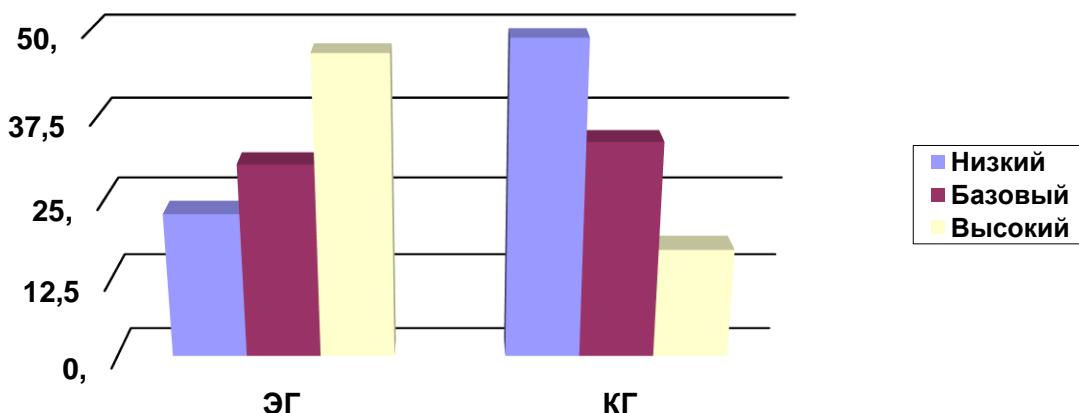


(Ряд 1- экспериментальная группа : информационные умения, интерактивные умения, перцептивные умения.  
Ряд 2- контрольная группа в той же последовательности:  
информационные умения, интерактивные умения, перцептивные умения ).

*Рис.4. Сравнительная характеристика самооценки умений делового общения в экспериментальной и контрольной группах на контролльном этапе эксперимента*

Таким образом, результаты работы свидетельствуют о положительной динамике критерия коммуникативной компетентности пилотов в условиях курсовой подготовки и проведенных с ними занятий. Этому

способствовала стратегия обучения пилотов в вопросах формирования их готовности к действиям в ЧС в процессе активной познавательной деятельности.



*Рис.5. Сравнение уровня сформированности эмоционально-волевого критерия на контролльном этапе у пилотов экспериментальной и контрольной группы ГА, %*

Результаты диаграммы (Рис. 5) свидетельствуют, что на контролльном этапе пилоты

экспериментальной группы показывают большую зрелость в вопросах формирования эмоционально -

волевого критерия и значительно превосходят коллег контрольной группы: их высокий уровень составляет 46,8 % против 17,2% у контрольной группы, что превышает их показатели почти в три раза.

С целью изучения реализации ценностных ориентаций личности у обучающихся пилотов была проведена диагностика на констатирующем и контролльном этапах реальной структуры ценностных ориентаций личности. Ценностный критерий пилотов находился на достаточно низком уровне. Сравнительный анализ уровня сформированности ценностного критерия пилотов по результатам контрольного этапа выявил, что если для достаточно большого процента пилотов

был характерен невысокий уровень сформированности ценностного критерия: на констатирующем этапе он составил 18,7 %, то на контролльном он значительно повысился до 42,8%; низкий уровень значительно снизился с 48,7% до – 24,1%. В контрольной группе показатели изменились незначительно.

В целом, сравнительный анализ уровня сформированности готовности к действиям в чрезвычайной ситуации пилотов в экспериментальной и контрольной группах на контролльном этапе (диаграмме рис. 6) показал значительный рост готовности к действиям в чрезвычайной ситуации пилотов экспериментальной группы.

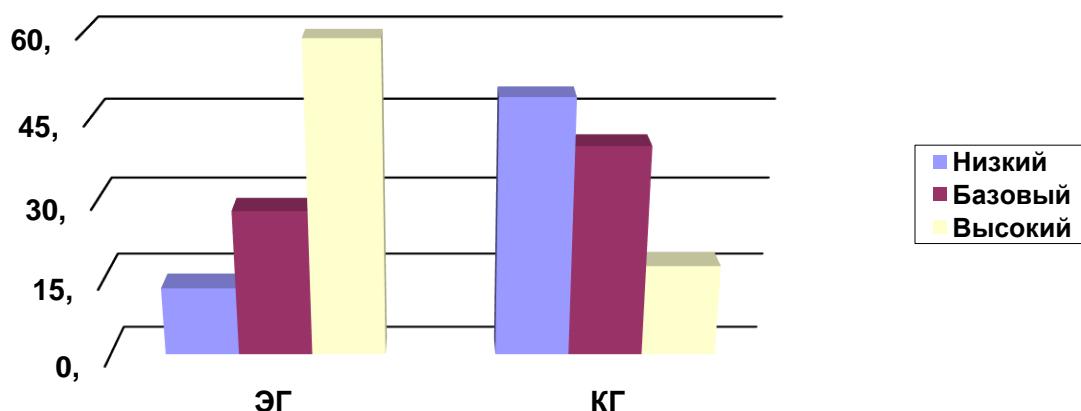


Рис. 6. Сравнительная характеристика сформированности готовности к действиям в чрезвычайной ситуации пилотов ГА на контролльном этапе в ЭГ и КГ, %

Исследования по выявлению уровня сформированности культурно-досуговой компетентности у пилотов показали, что за период обучения в одной и той же группе пилотов произошли значительные изменения: количество респондентов с самым низким, первым уровнем (потребления) сформированности культурно-досуговой компетентности уменьшилось на 47,4%; на 18,5% увеличилось количество респондентов со средним, вторым уровнем (интегризации); число пилотов с самым высоким, третьим уровнем (экстериоризации) возросло на 28,9%. Данная динамика свидетельствует об эффективности работы по формированию критерия культурно-досуговой компетентности в условиях формирования готовности пилотов к действиям в ЧС.

**Вывод.** Таким образом, осуществленный в ходе исследования мониторинг эффективности образовательного процесса демонстрирует положительную динамику сформированности ключевых образовательных компетентностей (коммуникативной, профессиональной, социальной, валеологической и культурно-досуговой) на разных этапах обучения в условиях поставленной задачи – формирования готовности пилотов к действиям в ЧС. Разработанная критериальная характеристика качества обучения в период курсовой подготовки является важным

условием формирования готовности пилотов к действиям в ЧС, что подтверждает исходное предположение.

#### Список литературы

Gordon, Th. Teacher Effectiveness Training/ Th. Gordon.-New-York: Peter H.Wyden, 1975.

Диагностика уровня поликоммуникативной эмпатии (И.М.Юсупов) / Фетискин Н.П., Козлов В.В., Мануйлов Г.М. Социально-психологическая диагностика развития личности и малых групп. – М., Изд-во Института Психотерапии. 2002. С.153-156; [Diagnostics of the level of polycommunicative empathy (I. M. Yusupov) / Fetiskin N. P., Kozlov V. V., Manuilov G. M. Social and psychological diagnostics of personality development and small groups. - M., Publishing house of the Institute of Psychotherapy. 2002. 153-156; (in Russ.).]

Зеер Э.Ф., Павлова А.М., Садовникова Н.О. Профориентология: Теория и практика: учеб.пособ.для высшей школы. - М. : Академический проект; Екатеринбург: Деловая книга. - 2004. - 192 с. (с. 124-130) [Zeer E. F., Pavlova A. M., Sadovnikov N. About. Proorientaci: Theory and practice:proc.no.for high school. - Moscow: Academic project; Yekaterinburg: Business book. - 2004. - 192 p. 124-130; (in Russ.).]

Карпова (Афонина), Е. Е. Критерии и уровни сформированности профессиональных ценностных

ориентаций в области безопасности жизнедеятельности у будущих учителей / Е. Е. Карпова // Проблемы современного педагогического образования. Сер. : Педагогика и психология. – 2016. – Вып. 53. – Ч. 10. – С. 29-35. [Karpova (Afonina), E. E. Criteria and levels of formation of professional value orientations in the field of life safety for future teachers / E. E. Karpova // Problems of modern pedagogical education. Ser. : Pedagogy and psychology. - 2016. - Vol. 53. - Part 10. - 29-35; (in Russ).]

Колмогорова Л.А. Формирование коммуникативной компетенции личности: учебное пособие/Л.А.Колмогорова.- Барнаул: АлГПУ,2015.-205 с. ISBN 978-5-88210-792-4 [Kolmogorova L. A. Formation of a person's communicative competence: a textbook / L. A. Kolmogorova.- Barnaul: Altgpa,2015.-205 p. ISBN 978-5-88210-792-4 (in Russ).]

Методика диагностики направленности личности Б. Басса (тест-опросник Смекала-Кучера) Источник: <https://psycabi.net/testy/233-metodika-diagnostiki-napravlennosti-lichnosti-b-bassa-oprosnik-smekala-kucherai> экстернальности. [Method for diagnosing the orientation of the personality of B. bass (Smekal-Kucher test questionnaire) Source: <https://psycabi.net/testy/233-metodika-diagnostiki-napravlennosti-lichnosti-b-bassa-oprosnik-smekala-kucherai>]

napravlennosti-lichnosti-b-bassa-oprosnik-smekala-kucherai externalities. (in Russ).]

Методика «исследование восприятия индивидом группы» (Т. В. Залубовская, Ю.Г. Одегов, Г.Г. Руденко и др.: Учебное пособие. Практические задания (практикум). — М.: Издательство «Альфа-Пресс». — 640 с.. 2010 [Methods "study of the perception of the individual groups" (T. V. Zalubovsky, J. G. Odegov, G. G. Rudenko, and others: a Training manual. Practical tasks (workshop). — M.: Publishing House "Alpha-Press". — 640 р.. 2010 (in Russ).]

Никитина Н. Н. Методика диагностики компетентности учащихся в сфере культурно – досуговой деятельности: Материалы ПИЭР /Н. Н. Никитина. - Ульяновск: УИПК ПРО, 2003. - 15с. [Nikitina N. N. Methods of diagnostics of students ' competence in the sphere of cultural and leisure activities: materials of PR /N. N. Nikitina. - Ulyanovsk: WIPPRO, 2003. - 15p. (in Russ).]

Шевеленкова Т.Д., Фесенко П.П. Психологическое благополучие личности (обзор основных концепций и методика исследования) //Психологическая диагностика. 2005, № 3. 96 с. [Shevelenkova T. D., Fesenko P. P. Psychological well-being of the individual (review of the main concepts and research methods) / / Psychological diagnostics. 2005, no. 3. 96 p. (in Russ).]

УДК 796  
ГРНТИ 77.01

## ИЗМЕНЕНИЕ ЭМОЦИОНАЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ СТУДЕНТОВ НА ОСНОВЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ПРОЦЕССА ФИЗИЧЕСКОГО ВОСПИТАНИЯ В ВЫСШЕМ УЧЕБНОМ ЗАВЕДЕНИИ.

**Постольник Ю.А.**

кандидат педагогических наук, доцент  
ГАОУ ВО «Московский городской педагогический университет»,  
2-й сельскохозяйственный проезд, д. 4, Москва, Россия, 129226

**Бубенцова Ю.А.**

старший преподаватель

ГАОУ ВО «Московский городской педагогический университет»,  
2-й сельскохозяйственный проезд, д. 4, Москва, Россия, 129226

**Кашенков Ю.Б.**

старший преподаватель

Московский государственный психолого-педагогический университет  
Ул. Сретенка, 29, Москва

### АННОТАЦИЯ

Целью исследования было изучение влияния занятий физической культурой и спортом на психоэмоциональное состояние студентов при модернизации процесса физического воспитания в ВУЗе. В статье представлен перспективный подход к физическому воспитанию в высшем учебном заведении, когда содержание и организация практических занятий физическими упражнениями не навязываются студентам, а выбираются ими самими, в соответствии с собственными интересами, возможностями, потребностями. Проведенное исследование показало, что вариативность в рамках процесса физического воспитания способствует осознанной мотивации к практическим занятиям физической культурой, удовлетворяет интересы индивидуума, которая отразились на повышении психоэмоциональном состоянии и значительном росте посещаемости дисциплины.

### ANNOTATION

The goal of this research was to study the impact of physical education and sports on students' psycho-emotional state during the modernization of the process of PE education in the university. The article presents an innovative approach to organizing PE education in a higher educational institution, when the curriculum and