

**Монченко Оксана Владимировна,**  
магистрант ФГБОУ ВО «Вятский государственный университет»,  
г. Киров  
[stud130415@vyatsu.ru](mailto:stud130415@vyatsu.ru)



**Бельтюкова Оксана Витальевна,**  
кандидат педагогических наук, доцент кафедры психологии ФГБОУ ВО «Вятский государственный университет», г. Киров  
[usr19880@vyatsu.ru](mailto:usr19880@vyatsu.ru)

### **Взаимосвязь эмоционального интеллекта и свойств принятия решений у бортпроводников**

**Аннотация.** Актуальность исследования связи эмоционального интеллекта и регуляции принятия решения бортпроводниками в стрессовой ситуации определяется как тенденциями развития научного знания, так и существующими потребностями социальной практики. Цель констатирующего исследования – изучить наличие связи эмоционального интеллекта и продуктивного копинга принятия решения у бортпроводников в стрессовой ситуации. В результате проведенного исследования удалось подтвердить наличие связей между эмоциональным интеллектом и копингами принятия решения. Полученные данные могут учитываться бортпроводниками в регуляции выбора продуктивного копинга принятия решения.  
**Ключевые слова:** бортпроводник, эмоциональный интеллект, свойства принятия решения.

**Раздел:** 19.00.00 Психологические науки.

### **Введение**

В последние десятилетия тема эмоционального интеллекта и его роли в регуляции поведения в профессиональной деятельности человека стала одной из самых разрабатываемых. Исследованиями этого сложного психологического явления занимались ученые разных направлений. Д. Гоулман и сторонники его концепции интерпретируют эмоциональный интеллект как абсолютный ключ к успеху во всех сферах жизни. Центральный тезис концепции Д. Гоулмана сводится к тому, что эмоциональный интеллект способствует более высокому уровню общения и, как следствие, лучшей адаптации к новым условиям [1]. Д. Майер разрабатывал модели способностей, предполагающие взаимодействие когнитивных и эмоциональных компонентов [2].

К другому, более разработанному направлению относятся исследования, посвященные структуре эмоционального интеллекта, а также его месту в структуре других видов интеллекта [3–6]. Ученые данного направления отмечают такие составляющие эмоционального интеллекта, как способность к осознанной регуляции эмоций, понимание эмоций, различение и выражение эмоций. Исследователи второго направления отмечают прогностическую ценность эмоционального интеллекта, его роль в регуляции мыслительной деятельности и в эффективной реализации деятельности представителями различных профессий [7–10]. Вместе с тем на современном этапе особенности эмоционального интеллекта и его связь с регуляцией принятия решения у такой профессиональной группы, как бортпроводники, недостаточно исследованы.

Бортпроводники входят в состав экипажа воздушных судов. Высокие требования к качеству их подготовки обусловлены постоянной угрозой авиационной безопасности и безопасности полетов; обязанностью свести к минимальным рискам причинение вреда здоровью и жизни пассажиров посредством постоянного выявления источников опасности. Согласно данным ИКАО (Международная организация гражданской авиации), в значительном количестве событий, связанных с потерей контроля в полете, ключевую роль сыграл сбой в работоспособности человека и в его эмоциональных реакциях. Анализ авиакатастроф последних десятилетий указывает также на дефицит у бортпроводников навыков регуляции принятия решения в условиях стрессовой ситуации [11, 12].

Поиск возможностей снижения причин авиапроисшествий указывает на необходимость исследования тех психологических механизмов регуляции принятия решения, которые связаны с эмоциональным интеллектом, со способностями понимать свои эмоции и управлять ими в стрессовой ситуации, которые будут влиять на продуктивный копинг стратегии принятия решения. Таким образом, актуальность исследования связи эмоционального интеллекта и свойств копинга принятия решения бортпроводниками в стрессовой ситуации определяется как тенденциями развития научного знания, так и существующими потребностями социальной практики.

Теоретико-методологической основой в проведенном нами исследовании по определению связи эмоционального интеллекта и регуляции принятия решения бортпроводниками в стрессовой ситуации являются идеи отечественных и зарубежных ученых. В концепции Л. С. Выготского был выдвинут постулат о единстве интеллекта и аффекта. Этот тезис стал основным принципом в понимании регуляции мышления и поведения человека со стороны эмоциональной сферы. Эмоция, по Л. С. Выготскому, это реакция в критические и катастрофические минуты поведения, точка неравновесия, итог и результат поведения, во всякую минуту непосредственно диктующий формы дальнейшего поведения. Эмоциональная реакция, соответственно, представляет реакцию, которая возникает в критические моменты поведения, когда приспособление организма к среде затрудняется или, наоборот, облегчается, когда равновесие между организмом и средой оказывается нарушенным [13].

С. Л. Рубинштейн сформулировал положение, согласно которому каждая идея человека содержит также его отношение. Ученый отметил, что человек как субъект практической и теоретической деятельности переживает то, что им совершается и с ним происходит, выражает к окружающему свое отношение, а не выступает в роли невозмутимого наблюдателя. Целостный акт отражения всегда в той или иной степени включает единство двух противоположных компонентов – знания и отношения, интеллектуального и «аффективного», каждый из которых может выступать в качестве преобладающего [14].

Автор теории деятельности А. Н. Леонтьев отмечал, что эмоции выполняют сложные функции – сигнальную и регулятивную, они играют роль внутренних сигналов, которые сами по себе не обладают информацией об окружающих внешних объектах, об их связях и отношениях. Эмоции прямо отражают отношения между мотивами и реализацией, отвечающей этим мотивам деятельности. При этом речь идет не о рефлексии этих отношений, а о непосредственном их переживании [15].

О. К. Тихомиров подчеркнул предвосхищающую функцию эмоций в процессах мышления. На богатом эмпирическом материале ученый доказал эвристическую функцию эмоций, подчеркнув, что эмоциональные состояния входят в качестве необходимого компонента в состав человеческих эвристик, способствуя более скорому определению верного выхода из ситуации [16, 17].

Второй переменной в объективе нашего исследования является принятие решения в стрессовой ситуации. Принятие решений – сложный и многофакторный процесс. Б. М. Теплов связывает принятие решений с практическим мышлением, Р. Д. Стернберг – с практическим интеллектом, в том числе с успешностью межличностных взаимодействий [18–20]. Д. В. Ушаков обосновывает принятие решений, с одной стороны, самостоятельностью, с другой – пересечением конструкторов эмоционального, социального и практического интеллекта [21].

Развивающаяся в последние годы психология неопределенности включает в круг своих проблем интеллектуальную и личностную регуляцию выбора в стрессовой ситуации. В концепции Т. В. Корниловой о множественной многоуровневой регуляции принятия решения идея единства аффекта и интеллекта развивается в представлениях о динамическом единстве процессов когнитивной и личностной регуляции принятия решения человеком и динамическом контроле в стрессовой ситуации [22, 23].

Опираясь на изложенные положения, мы выделили для исследования такие переменные, как эмоциональный интеллект и копинги принятия решений у бортпроводников.

Проблема исследования детерминирована существующими потребностями социальной практики в свойствах продуктивных копингов принятия решений, с одной стороны, а с другой стороны, недостаточной разработанностью данного вопроса и отсутствием научно обоснованных рекомендаций по повышению уровня эмоционального интеллекта у бортпроводников.

Гипотезой исследования является предположение о том, что эмоциональный интеллект влияет на продуктивный копинг принятия решения у бортпроводников в стрессовой ситуации.

Цель констатирующего исследования – изучить наличие связи эмоционального интеллекта и продуктивного копинга принятия решения у бортпроводников в стрессовой ситуации.

### **Методологическая база исследования и результаты исследования**

Исследование проводилось с опорой на смысловую теорию мышления О. К. Тихомирова, модели личностной регуляции выборов Т. В. Корниловой, Д. А. Леонтьева и модель единого функционирования интеллектуально-личностного потенциала человека и множественной многоуровневой регуляции решений и выборов личности Т. В. Корниловой.

В исследовании использовались теоретические методы (анализ, синтез, обобщение); эмпирические (тестирование); методы статистической и математической обработки данных (коэффициент ранговой корреляции  $r$  – Спирмена).

В ходе исследования применялись методики, имеющие данные о показателях надежности и валидности: опросник «Эмоциональный интеллект (ЭМИн)» Д. В. Люсина; Мельбурнский опросник принятия решения (МОПР) в адаптации В. И. Корниловой.

В исследование приняли участие 109 бортпроводников ( $N = 109$ ) на базе департамента обслуживания на борту АО «Авиакомпания Россия». Характеристика выборки по возрасту и стажу работы в профессии бортпроводника представлена в табл. 1.

Мужчин среди респондентов 22 человека (20,1%), женщин – 87 (79,9%) в возрасте от 18 до 52 лет (средний возраст респондентов – 31,8 года ( $Sd = 6$ ,  $min = 18$ ,  $max = 52$ ). Стаж работы у бортпроводников варьировал от года до 32 лет ( $Sd = 5,5$ ). Стоит отметить, что у 37 бортпроводников ( $n = 37$ , 33,9 %) был опыт стрессовой ситуации при чрезвычайном происшествии, и они продолжили профессиональную деятельность в гражданской авиации.

Таблица 1

**Характеристика выборки по возрасту и стажу в профессии бортпроводника**

Показатель	MIN	MAX	M	Sd	Me
Возраст	18	52	34,1	6	32
Стаж	1	32	9	6,3	5,5

Условиями прохождения теста были следующие стрессоры:

- 1) внешним стрессором выступал звук авиакатастрофы, который продолжался на протяжении всего времени прохождения опросников;
- 2) по психологическому характеру воздействия – пройти тесты перед рейсом с проверяющим инструктором на борту;
- 3) по физическому характеру воздействия – за 40 минут до начала брифинга с проверяющим инструктором (стрессор – дефицит времени);
- 4) по физиологическому характеру – после шести рабочих смен, в которых были ночные рейсы.

Для анализа результатов исследования были рассчитаны показатели дескриптивной статистики. Результаты представлены в табл. 2.

Таблица 2

**Статистические показатели общего уровня эмоционального интеллекта и свойств принятия решения по шкалам**

Шкала	M	Me	Mo	Sd	R	Min	Max
<b>Опросник «Эмоциональный Интеллект» Д. В. Люсина</b>							
<b>ОУ</b>	96,9	97	96	14,5	71	64	135
<b>Мельбурнский опросник принятия решений (МОПР) В. И. Корниловой</b>							
<b>Б</b>	15,2	16	17	2	8	10	18
<b>И</b>	10,9	11	10	2,4	12	6	18
<b>П</b>	8,7	8	6	2,6	10	5	15
<b>С</b>	8,5	8	7	1	9	5	14

Примечание. 1. Min – минимальное значение; Max – максимальное значение; M – среднее значение; Mo – мода; Me – медиана; Sd – стандартное отклонение; 2. ОУ – общий уровень эмоционального интеллекта; 3. Б – бдительность, И – избегание, П – прокрастинация, С – сверхбдительность.

Проанализировав результаты исследования по методике «Эмоциональный интеллект (ЭМИн) Д. В. Люсина, пришли к выводу, что у бортпроводников практически все шкалы эмоционального интеллекта соответствуют среднему баллу. На рис. 1 представлены значения по шкалам эмоционального интеллекта. Высокие показатели по шкалам: ВУ (управление своими эмоциями), УЭ (управление эмоциями), ОУ (общий уровень). Низкие показатели: по шкалам ВП (понимание своих эмоций) и ВЭИ (внутриличностное понимание эмоций).

В соответствии с рис. 1 можно отметить, что средний уровень межличностного эмоционального интеллекта соответствует требованиям профессии бортпроводника. Умение продуктивно взаимодействовать с пассажирами, летным экипажем и другими службами аэропорта является необходимым в штатных и нештатных ситуациях. По шкале «внутриличностный эмоциональный интеллект» у бортпроводников выявлены низкие показатели, что говорит о неспособности понимать собственные эмоции, определять причину и значение эмоций, неосознанно вовлекаться в эмоции. У бортпроводников высокие показатели по управлению своими и чужими эмоциями, что может положительно повлиять на стрессовую ситуацию. Умение управлять эмоциями означает, что бортпроводник

способен контролировать интенсивность эмоций, их внешнее выражение. В целом у бортпроводников высокий уровень эмоционального интеллекта, который говорит о способности к эмоциональной саморегуляции и управлению эмоциями.

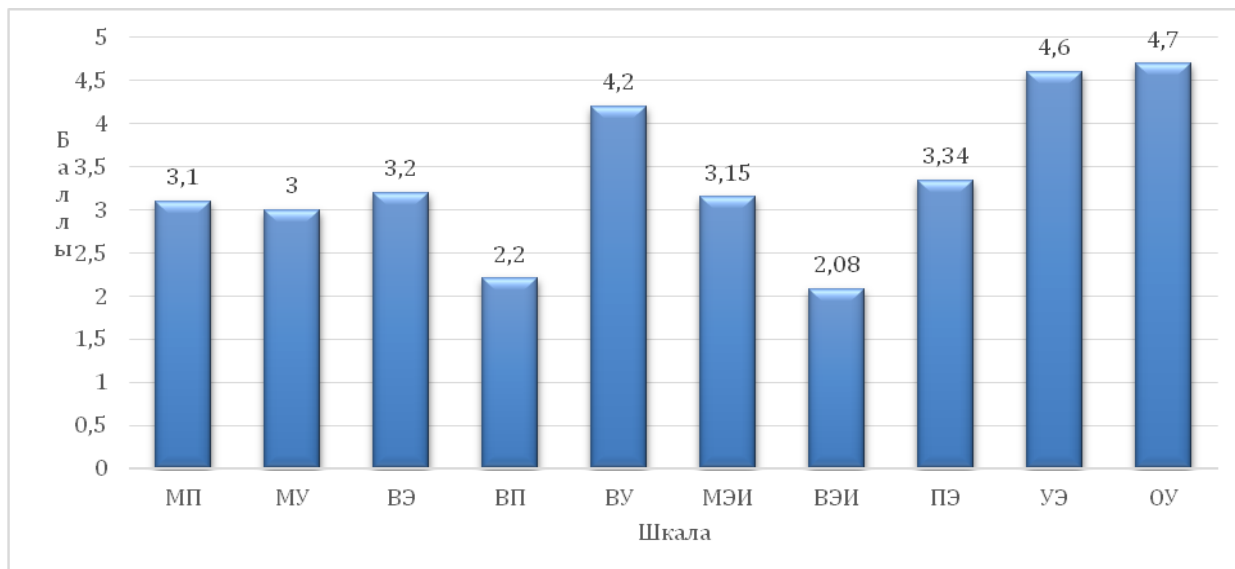


Рис. 1. Средние значения по шкалам эмоционального интеллекта бортпроводников

*Примечание.* МП – понимание чужих эмоций, МУ – управление чужими эмоциями, ВЭ – контроль экспрессии, ВП – понимание своих эмоций, ВУ – управление своими эмоциями, МЭИ – межличностный интеллект, ВЭИ – внутриличностный эмоциональный интеллект, ПЭ – понимание эмоций, УЭ – управление эмоциями, ОУ – общий уровень.

Проанализировав результаты исследования по Мельбурнскому опроснику принятия решения (МОПР) в адаптации В. И. Корниловой, можно выявить значения выраженности свойств принятия решения. На рис. 2 представлены значения выраженности свойств принятия решения у бортпроводников. Свойство «Бдительность» относится к продуктивному копингу принятия решения, в то время как свойства «Избегание», «Прокрастинация» и «Сверхбдительность» относятся к непродуктивным копингам принятия решения. На графике на рис. 2 видно, что у респондентов свойства «Избегание» и «Прокрастинация» выражены на среднем уровне, слабее выражено свойство «Сверхбдительность».

Согласно результатам, представленным на рис. 2, было выявлено, что у бортпроводников высокие показатели по шкале «Бдительность»; это говорит о том, что они обладают продуктивным копингом принятия решения. Бортпроводники, обладающие высокими значениями по шкале «Бдительность», в стрессовой ситуации способны рассмотреть альтернативные варианты поиска информации, уточнить цель и задачи. Выявив деструктивность действий, бортпроводники способны в любое время скорректировать принятое решение. Стрессоры, связанные с дефицитом времени, высоким социальным контролем и интенсивной рабочей нагрузкой, быстротечным процессом чрезвычайных ситуаций, специфическим пространственным условием, требуют от бортпроводников продуктивного копинга принятия решения в стрессовой ситуации.

### Обсуждение

Для определения распределения по выборке был использован одновыборочный критерий Колмогорова – Смирнова, который показал не нормальное распределение выборки.

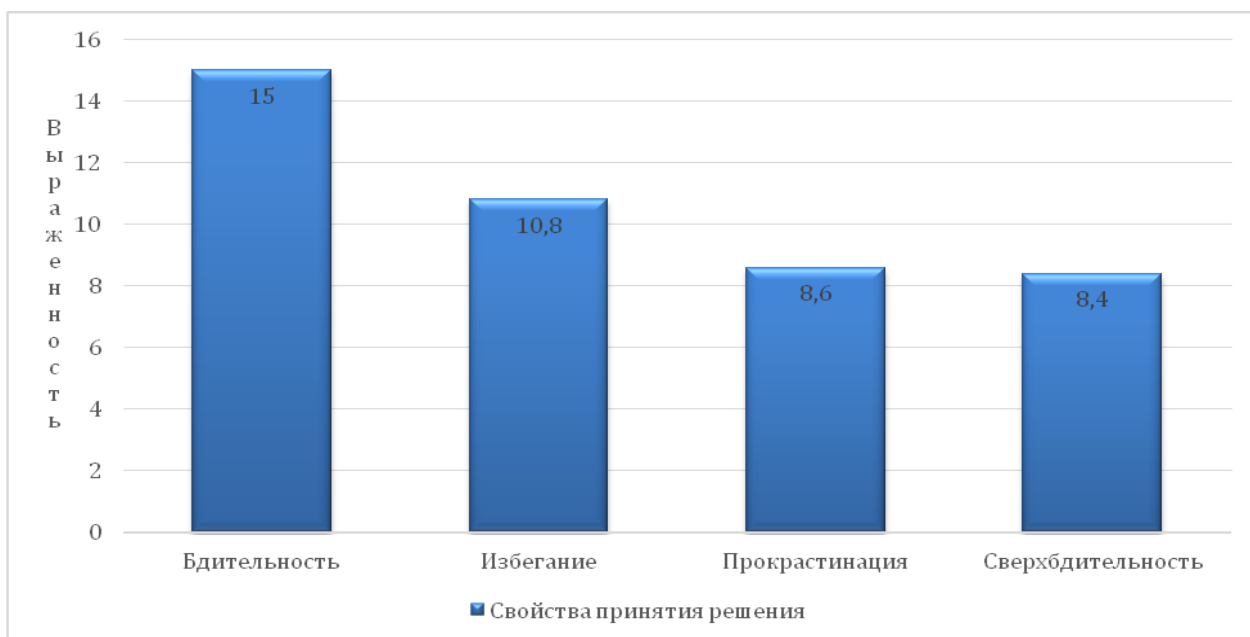


Рис. 2. Значение по шкалам свойств принятия решения у бортпроводников

*Примечание.* Низкая выраженность от 0 до 5; средняя выраженность от 6 до 11; высокая выраженность от 12–18.

Для установления корреляционной связи между компонентами эмоционального интеллекта и свойствами принятия решения у бортпроводников проводилась обработка данных с помощью коэффициента ранговой корреляции  $r$  – Спирмена. Результаты представлены в табл. 3.

Таблица 3

### Корреляция эмоционального интеллекта и свойств принятия решения

Шкала Эмин	Мельбурнский опросник принятия решения			
	Бдительность	Избегание	Прокрастинация	Сверхбдительность
ОУ	0,164*	–0,074	–0,207**	–0,745**
МП	0,160	–0,335	–0,126	–0,129
МУ	–0,017	–0,587**	–0,543**	–0,858**
ВЭ	0,18	–0,631**	–0,631**	–0,653**
ВП	0,112	0,109	–0,745**	–0,356**
ВУ	0,214*	–0,396**	–0,325**	–0,344**
МЭИ	0,476	–0,129	–0,587**	–0,086
ВЭИ	0,097	–0,851	–0,396**	–0,556**
ПЭ	0,010	–0,128	–0,134	–0,569**
УЭ	0,217*	–0,556**	–0,323**	–0,924**

*Примечание.* 1. \*\* Корреляция значима на уровне 0,01. \* Корреляция значима на уровне 0,05.  
2. ОУ – общий уровень, МП – понимание чужих эмоций, МУ – управление чужими эмоциями, ВЭ – контроль экспрессии, ВП – понимание своих эмоций, ВУ – управление своими эмоциями, МЭИ – межличностный интеллект, ВЭИ – внутриличностный эмоциональный интеллект, ПЭ – понимание эмоций, УЭ – управление эмоциями.

Таким образом, выявлены связи эмоционального интеллекта со всеми свойствами принятия решения. Между шкалами «Общий уровень эмоционального интеллекта», «Управление эмоциями», субшкалой «Управление своими эмоциями» и продуктивным

копингом принятия решения «Бдительность» выявлена положительная связь высокой степени значимости ( $r = 0,164; 0,214; 0,217$  при  $p \leq 0,001$ ), в то время как субшкала «Понимание чужих эмоций» не связана ни с одним свойством принятия решения.

Между субшкалами «Управление чужими эмоциями», «Контроль экспрессии» выявлена обратная связь с непродуктивными копингами принятия решения, а со свойствами принятия решения – «Избегание», «Прокрастинация» и «Сверхбдительность».

Субшкала «Понимание своих эмоций» и шкалы «Межличностный эмоциональный интеллект», «Внутриличностный эмоциональный интеллект» отрицательно коррелируют со свойствами принятия решения «Прокрастинация», «Сверхбдительность».

Шкала «Понимание эмоций» со свойством принятия решения «Сверхбдительность» показывает отрицательный коэффициент корреляции.

Установленные корреляционные связи между шкалами эмоционального интеллекта и свойствами принятия решения позволяют утверждать, что бортпроводник, имеющий высокий уровень эмоционального интеллекта, будет выбирать продуктивные копинги принятия решения. Можно утверждать и обратное: если бортпроводник выбирает непродуктивные копинги решения «Избегание», «Прокрастинация», «Сверхбдительность», то можно сказать, что у него низкий уровень эмоционального интеллекта, что нашло отражение в теоретическом анализе.

### **Заключение**

Таким образом, подтвердилась гипотеза нашего исследования, которая заключалась в том, что эмоциональный интеллект влияет на копинги принятия решения у бортпроводников в стрессовой ситуации, а именно: высокие показатели по шкале «Управление эмоциями» обеспечивают высокие показатели с продуктивным копингом принятия решения и отрицательно коррелированы с непродуктивными копингами.

В результате проведенного исследования удалось подтвердить наличие связей между эмоциональным интеллектом и копингами принятия решения у бортпроводников.

Эмоциональный интеллект бортпроводников в наибольшей степени связан с продуктивным копингом принятия решения, обусловленным свойством «Бдительность».

В ходе исследования не была установлена связь между пониманием чужих эмоций и свойствами принятия решения.

Полученные данные могут учитываться руководителями департамента обслуживания на борту российских авиакомпаний и бортпроводниками в развитии эмоционального интеллекта или выбора продуктивного копинга принятия решения в стрессовой ситуации, что, в свою очередь, сможет привести к минимальным рискам потери здоровья и жизни пассажиров, а также дает возможность наметить новые подходы к формированию экипажей с учетом эмоционального интеллекта и свойств принятия решения.

Представленные в данной статье материалы являются частью более широкого исследования связи эмоционального интеллекта и регуляции принятия решения бортпроводниками в стрессовой ситуации. Перспективы исследования связаны с изучением психодинамических характеристик свойств личностной регуляции принятия решения и разработкой практических рекомендаций для бортпроводников и руководителей департамента обслуживания на борту воздушного судна.

### **Ссылки на источники**

1. Гоулман Д. Эмоциональный интеллект: почему он может значить больше, чем IQ. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2013. – URL: <http://www.iprbookshop.ru/39473.html>
2. Mayer J., Roberts R., Barsade S. Human abilities: Emotional Intelligence // Annual Review of Psychology. – 2008. – Vol. 59. – P. 507–536.

3. Люсин Д. В. Новая методика для измерения эмоционального интеллекта: опросник ЭМИн // Психологическая диагностика. – 2006. – № 4. – С. 3–22.
4. Люсин Д. В. Структура эмоционального интеллекта и связь его компонентов с индивидуальными особенностями – эмпирический анализ // Социальный интеллект: Теория, измерение, исследования / под ред. Д. В. Люсина, Д. В. Ушакова. – М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2004. – С. 129–140.
5. Люсин Д. В. и др. Измерение способности к распознаванию эмоций с помощью видеотеста // Психологический журнал. – 2013. – Т. 34. – № 6. – С. 82–94.
6. Люсин Д. В. Современные представления об эмоциональном // Социальный интеллект: теория, измерение, исследования / под ред. Д. В. Люсина, Д. В. Ушакова. – М.: Изд-во «Институт психологии РАН». – 2004. – С. 29–36.
7. Асмолов А. Г., Шехтер Е. Д., Черноризов А. М. Преадаптация к неопределенности как стратегия навигации развивающихся систем: маршруты эволюции // Вопросы психологии. – 2017. – № 4. – С. 1–24.
8. Васильев И. А. Роль интеллектуальных эмоций в регуляции мыслительной деятельности // Психологический журнал. – 1998. – Т. 19. – № 4. – С. 49–60.
9. Зинченко В. П. Толерантность к неопределенности: новость или психологическая традиция // Вопросы психологии. – 2007. – № 6. – С. 3–20.
10. Краснов Е. В. и др. Эмоциональный интеллект и толерантность к неопределенности как предикторы результативности деятельности военных руководителей // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 16. Психология. Педагогика. – 2016. – Вып. 3. – С. 28–43.
11. Federal Aviation Administration, Accident Threat Categories: website. – URL: <https://lessonslearned.faa.gov>
12. SKYbrary, Crew Resource Management (CRM): website. – URL: [https://www.skybrary.aero/index.php/Crew\\_Resource\\_Management\\_\(CRM\)](https://www.skybrary.aero/index.php/Crew_Resource_Management_(CRM))
13. Выготский Л. С. Психология развития человека. – М.: Изд-во Смысл; Изд-во Эксмо, 2005. – 1136 с.
14. Рубинштейн С. Л. Основы общей психологии. – СПб.: Питер, 2002. – 720 с.
15. Леонтьев А. Н. Деятельность и сознание // Вопросы философии. – 1972. – № 12. – С. 137–140.
16. Тихомиров О. К. Психология мышления. – М.: Издательство Московского университета, 1984. – 272 с.
17. Тихомиров О. К. Принятие решения как психологическая проблема // Проблема принятия решения / под ред. П. К. Анохина. – М.: Наука, 1976. – С. 77–82.
18. Стернберг Р. Д. Практический интеллект. – СПб.: Питер, 2002. – 272 с.
19. Стэйн С. и др. Преимущества EQ: Эмоциональная культура и ваш успех. – М.: Баланс Бизнес Букс, 2000. – 155 с.
20. Теплов Б. М. Ум полководца. – М.: Педагогика, 1990. – 208 с.
21. Ушаков Д. В. Социальный и эмоциональный интеллект: надежды, сомнения, перспективы // Социальный и эмоциональный интеллект: от процессов к измерениям / под ред. Д. В. Люсина, Д. В. Ушакова. – М.: Институт психологии РАН, 2009. – С. 11–30.
22. Корнилова Т. В. Интеллектуально-личностный потенциал человека в условиях неопределенности и риска. – СПб.: Нестор–История, 2016. – 344 с.
23. Корнилова Т. В., Разваляева А. Ю. Апробация русскоязычного варианта полного опросника С. Эпстайна «рациональный – опытный» (rational – experiential inventory) // Психологический журнал. – 2017. – Т. 38. – № 3. – С. 92–107.

**Oksana V. Monchenko,**

Graduate Student, Vyatka State University, Kirov, Russia

[stud130415@vyatsu.ru](mailto:stud130415@vyatsu.ru)

**Oksana V. Belyukova,**

Associate Professor, Department of Psychology, Vyatka State University, Kirov, Russia

[usr19880@vyatsu.ru](mailto:usr19880@vyatsu.ru)

#### **Relationship between emotional intelligence and decision-making characteristics of stewards**

**Abstract.** The relevance of the study of the relationship between emotional intelligence and the regulation of decision-making by stewards in a stressful situation is determined by both trends in the development of scientific knowledge and the existing needs of social practice. The purpose of the diagnostic study is to find the connection between emotional intelligence and productive coping of decision-making among stewards in a stressful situation. The conducted study confirmed the existence of relationship between emotional intelligence and decision-making copings. The data obtained can be taken into account by stewards in the regulation of productive decision-making coping choice.

**Key words:** steward, emotional intelligence, decision-making characteristics.

## References

- Goulman, D. (2013). *Emocional'nyj intellekt: pochemu on mozhet znachit' bol'she, chem IQ*, Mann, Ivanov i Ferber, Moscow. Available at: <http://www.iprbookshop.ru/39473.html> (in Russian).
- Mayer, J., Roberts, R., & Barsade, S. (2008). "Human abilities: Emotional Intelligence", *Annual Review of Psychology*, vol. 59, pp. 507–536 (in English).
- Lyusin, D. V. (2006). "Novaya metodika dlya izmereniya emocional'nogo intellekta: oprosnik Emln", *Psihologicheskaya diagnostika*, № 4, pp. 3–22 (in Russian).
- Lyusin, D. V. (2004). "Struktura emocional'nogo intellekta i svyaz' ego komponentov s individual'nymi osobennostyami – empiricheskij analiz", in Lyusin, D. V. & Ushakov, D. V. (eds.). *Social'nyj intellekt: Teoriya, izmerenie, issledovaniya*, Izd-vo "Institut psihologii RAN", Moscow, pp. 129–140 (in Russian).
- Lyusin, D. V. et al. (2013). "Izmerenie sposobnosti k raspoznavaniyu emocij s pomoshch'yu videotesta", *Psihologicheskij zhurnal*, t. 34, № 6, pp. 82–94 (in Russian).
- Lyusin, D. V. (2004). "Sovremennye predstavleniya ob emocional'nom", in Lyusin, D. V. & Ushakov, D. V. (eds.). *Social'nyj intellekt: Teoriya, izmerenie, issledovaniya*, Izd-vo "Institut psihologii RAN", Moscow, pp. 29–36 (in Russian).
- Asmolov, A. G., Shekhter, E. D., & Chernorizov, A. M. (2017). "Preadaptatsiya k neopredelennosti kak strategiya navigatsii razvivayushchihya sistem: marshruty evolyucii", *Voprosy psikhologii*, № 4, pp. 1–24 (in Russian).
- Vasil'ev, I. A. (1998). "Rol' intellektual'nyh emocii v regulyatsii myslitel'noj deyatel'nosti", *Psihologicheskij zhurnal*, t. 19, № 4, pp. 49–60 (in Russian).
- Zinchenko, V. P. (2007). "Tolerantnost' k neopredelennosti: novost' ili psihologicheskaya tradiciya", *Voprosy psikhologii*, № 6, pp. 3–20 (in Russian).
- Krasnov, E. V. et al. (2016). "Emocional'nyj intellekt i tolerantnost' k neopredelennosti kak prediktory rezul'tativnosti deyatel'nosti voennyh rukovoditelej", *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya 16. Psihologiya. Pedagogika*, vyp. 3, pp. 28–43 (in Russian).
- Federal Aviation Administration, *Accident Threat Categories: website*. Available at: <https://lessonslearned.faa.gov> (in English).
- SKYbrary, *Crew Resource Management (CRM): website*. Available at: [https://www.skybrary.aero/index.php/Crew\\_Resource\\_Management\\_\(CRM\)](https://www.skybrary.aero/index.php/Crew_Resource_Management_(CRM)) (in English).
- Vygotskij, L. S. (2005). *Psihologiya razvitiya cheloveka*, Izd-vo Smysl; Izd-vo Eksmo, Moscow, 1136 p. (in Russian).
- Rubinshtejn, S. L. (2002). *Osnovy obshchej psikhologii*, Piter, St. Petersburg, 720 p. (in Russian).
- Leont'ev, A. N. (1972). "Deyatel'nost' i soznanie", *Voprosy filosofii*, № 12, pp. 137–140 (in Russian).
- Tihomirov, O. K. (1984). *Psihologiya myshleniya*, Izdatel'stvo Moskovskogo universiteta, Moscow, 272 p. (in Russian).
- Tihomirov, O. K. (1976). "Prinyatie resheniya kak psihologicheskaya problema", in Anohin, P. K. (ed.). *Problema prinyatiya resheniya*, Nauka, Moscow, pp. 77–82 (in Russian).
- Sternberg, R. D. (2002). *Prakticheskij intellekt*, Piter, St. Petersburg, 272 p. (in Russian).
- Stejn, S. et al. (2000). *Preimushchestva EQ: Emocional'naya kul'tura i vash uspek*, Balans Biznes Buks, Moscow, 155 p. (in Russian).
- Teplov, B. M. (1990). *Um polkovodca*, Pedagogika, Moscow, 208 p. (in Russian).
- Ushakov, D. V. (2009). "Social'nyj i emocional'nyj intellekt: nadezhdy, somneniya, perspektivy", in Lyusin, D. V. & Ushakov, D. V. (eds.). *Social'nyj intellekt: Teoriya, izmerenie, issledovaniya*, Izd-vo "Institut psihologii RAN", Moscow, pp. 11–30 (in Russian).
- Kornilova, T. V. (2016). *Intellektual'no-lichnostnyj potencial cheloveka v usloviyah neopredelennosti i riska*, Nestor–Istoriya, St. Petersburg, 344 p. (in Russian).
- Kornilova, T. V., & Razvalyaeva, A. Yu. (2017). "Aprobatsiya russkoyazychnogo varianta polnogo oprosnika S. Epstajna "racional'nyj – opytnyj" (rational – experiential inventory)", *Psihologicheskij zhurnal*, t. 38, № 3, pp. 92–107 (in Russian).

## Рекомендовано к публикации:

Горевым П. М., кандидатом педагогических наук,  
 главным редактором журнала «Концепт»

Поступила в редакцию <i>Received</i>	21.10.22	Получена положительная рецензия <i>Received a positive review</i>	24.11.22
Принята к публикации <i>Accepted for publication</i>	25.11.22	Опубликована <i>Published</i>	30.12.22



[www.e-koncept.ru](http://www.e-koncept.ru)

Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

© Концепт, научно-методический электронный журнал, 2022

© Монченко О. В., Бельтюкова О. В., 2022