

Также можно сказать о том, что профессия машинист крана и экскаватора в большей степени подвержена развитию профессиональных болезней, развивающихся вследствие действия на организм рабочего пылевого фактора.

### **СПИСОК ИСТОЧНИКОВ**

1. Мартынова, Е.А. Распространенность профессиональной патологии среди рабочих, занятых в электролитическом получении меди / Е.А. Мартынова, С.В. Шарабрин // Актуальные вопросы современной медицинской науки и здравоохранения. – 2015. – С. 138-140.
2. Лобова, Т.Т. Изучение дисперсности пыли методом микроскопии. В кн.: Методы изучения производственной пыли и заболеваемость пневмокониозами / Т.Т. Лобова. – Москва: Медицина, 1965. – С. 43-48.
3. Мухин, В.В. К вопросу об определении свободного диоксида кремния в различных промышленных аэрозолях при осуществлении гигиенического контроля / В.В. Мухин, О.Н. Путилина, Н.Н. Алтухова // Украинский журнал по проблемам медицины труда. – 2010. – Т.1. – №21. – С. 43-53.
4. Самылкин, А.А. Гигиена труда рабочих основных профессий при электролитическом рафинировании меди : автореф. дис. канд. мед. наук: 14.00.07: защищена 15.06.2000 / Самылкин Алексей Анатольевич. – Екатеринбург, 2000. – 23 с. – Текст: непосредственный.
5. Петров, Б.А. Медико-гигиенические аспекты экологической безопасности в металлургии меди / Б.А. Петров, Б.Т. Величковский. – Киров : Киров. обл. тип., 2001. – 128 с.

### **Сведения об авторах**

А.В. Козлова\* – студент медико-профилактического факультета

М.А. Брызгалова – студент медико-профилактического факультета

Е.П. Кашанская – заведующий отделением специализированной консультативной помощи ФБУН ЕМНЦ ПОЗРПП Роспотребнадзора

С.Р. Гусельников – ассистент кафедры

### **Information about the authors**

A.V. Kozlova\* – Student of the Faculty of Preventive Medicine

M.A. Bryzgalova – Student of the Faculty of Preventive Medicine

E.P. Kashanskaya – Head of the Department of Specialized Advisory Assistance of the

Federal State Budgetary Educational Institution of the Russian National Research University of Rospotrebnadzor

S.R. Guselnikov – Department assistant

\*Автор, ответственный за переписку (Corresponding author):

koslova2529@gmail.com

УДК: 504.055

## **ИЗМЕРЕНИЕ И ОЦЕНКА УРОВНЯ ШУМА НА ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ АЭРОПОРТА**

Коротких Ксения Андреевна<sup>1</sup>, Абакумова Алена Максимовна<sup>1</sup>, Ежгурова Ксения Сергеевна<sup>1</sup>, Цыпушкина Екатерина Евгеньевна<sup>1</sup>, Самылкин Алексей Анатольевич<sup>1</sup>, Нефедова Юлия Николаевна<sup>1</sup>, Кудряшов Иван Николаевич<sup>2</sup>, Федорук Анна Алексеевна<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Кафедра гигиены и медицины труда

ФГБОУ ВО «Уральский государственный медицинский университет» Минздрава России

<sup>2</sup>Федеральное бюджетное учреждение науки «Екатеринбургский медицинский-научный центр профилактики и охраны здоровья рабочих промпредприятий» Роспотребнадзора

Екатеринбург, Россия

### **Аннотация**

**Введение.** На ряде территорий жилой застройки одним из ведущих источников физического загрязнения окружающей среды является авиационный шум, что связано с быстрым ростом объема воздушных перевозок в мире и расширением городского строительства на приаэродромных территориях. В связи с чем, на этапе принятия решений о возможности жилой застройки на данной территории и для разработки защитных мероприятий требуется проведение измерений авиационного шума. **Цель исследования** - измерение и оценка шумового загрязнения на приаэродромной территории в границах воздушных подходов (седьмая подзона) для решения о возможности строительства с позиции влияния авиационного шума на жильцов. **Материал и методы.** Исследование производилось в соответствии с МИ ПКФ-14-015 «Методика измерений эквивалентных и максимальных уровней звука авиационного шума на селитебной территории». В целях реализации методики для определения ориентировочной высоты пролета самолетов, их модели, а также осуществления визуального контроля пролетов воздушных судов использовалась программа FlightRadar24. Обработка данных выполнена в программе Microsoft Excel 2016. **Результаты.** Всего в течение 4 суток было проведено 300 измерений звуковых событий при пролете воздушных судов, из них 218 днем, 82 ночью. Эквивалентный уровень звука за дневной период в семи точках не превышал 43,2±2,1 дБА, а при ночном измерении не превышал 39,8±2,1 дБА. **Выводы.** На семи участках будущей жилой застройки, находящихся в границах седьмой подзоны приаэродромной

территории одного из крупных грузопассажирских аэропортов Уральского региона эквивалентный уровень шума на территории, непосредственно прилегающей к зданиям жилых домов, дошкольных и других образовательных организаций соответствует санитарным нормам. Исходя из полученной акустической картины, с позиции оценки неблагоприятного воздействия авиационного шума на здоровье жильцов разрешение застройки возможно.

**Ключевые слова:** авиационный шум, территория жилой застройки, измерение шума

## MEASUREMENT AND ASSESSMENT OF NOISE LEVELS IN THE AIRPORT'S AIRFIELD AREA

Korotkih Ksenia Andreevna<sup>1</sup>, Abakumova Alena Maksimovna<sup>1</sup>, Ezhgurova Ksenia Sergeevna<sup>1</sup>, Tsypushkina Ekaterina Evgenyevna<sup>1</sup>, Samylkin Alexey Anatolyevich<sup>1</sup>, Nefedova Yulia Nikolaevna<sup>1</sup>, Kudryashov Ivan Nikolaevich<sup>2</sup>, Fedoruk Anna Alekseevna<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Department of Occupational Hygiene and Medicine

Ural State Medical University

<sup>2</sup>Yekaterinburg Medical Research Centre for Prophylaxis and Health Protection in Industrial Workers  
Yekaterinburg, Russia

### Abstract

**Introduction.** In a number of residential areas, aviation noise is one of the leading sources of physical environmental pollution, which is associated with the rapid growth of air traffic in the world and the expansion of urban construction in airfield areas. In this regard, at the decision-making stage on the possibility of residential development in this area and for the development of protective measures, measurements of aircraft noise are required. **The aim of the study** is to measure and evaluate noise pollution in the airfield area within the boundaries of air approaches (seventh subzone) to decide on the possibility of construction from the perspective of the impact of aviation noise on residents. **Material and methods.** The study was carried out in accordance with MI PKF-14-015 "Methodology for measuring equivalent and maximum sound levels of aviation noise in residential areas." In order to implement the methodology, the FlightRadar24 program was used to determine the approximate flight height of aircraft, their models, as well as to carry out visual control of aircraft overflights. Data processing is performed in Microsoft Excel 2016. **Results.** In total, 300 measurements of sound events during the passage of aircraft were carried out during 4 days, 218 of them during the day, 82 at night. The equivalent sound level during the daytime period at seven points did not exceed  $43.2 \pm 2.1$  dBA, and at night it did not exceed  $39.8 \pm 2.1$  dBA. **Conclusion.** On seven sites of future residential development located within the boundaries of the seventh subzone of the airfield territory of one of the large cargo and passenger airports in the Ural region, the equivalent noise level in the territory directly adjacent to the buildings of residential buildings, preschool and other educational organizations meets sanitary standards. Based on the acoustic picture obtained, from the point of view of assessing the adverse effects of aviation noise on the health of residents, building permission is possible.

**Keywords:** aviation noise, residential area, noise measurement

### ВВЕДЕНИЕ

Шумовое воздействие на население – актуальная проблема, поскольку с развитием научно-технического прогресса, в условиях городской среды появились дополнительные источники шума и все больше людей подвергаются его негативному влиянию. При длительном шумовом воздействии на организм человека наблюдаются раздражительность, эмоциональная нестабильность, утомляемость, головные боли и сердцебиение, нарушение сна и отдыха. [1]

Источниками шума являются промышленные и энергетические предприятия, средства наземного и воздушного транспорта, инженерное и санитарно-техническое оборудование, а также шумовой фон внутри кварталов, связанный с жизнедеятельностью людей.

На ряде территорий жилой застройки одним из ведущих источников физического загрязнения окружающей среды является авиационный шум. Это связано с быстрым ростом объема воздушных перевозок в мире и расширением городского строительства на приаэродромных территориях, так называемых, седьмых подзонах. Седьмая подзона, в которой в целях предотвращения негативного физического воздействия устанавливается перечень ограничений использования земельных участков, определенный в соответствии с земельным законодательством с учетом положений настоящей статьи. При этом под указанным негативным физическим воздействием понимается несоответствие эквивалентного уровня звука, возникающего в связи с полетами воздушных судов, санитарно-эпидемиологическим требованиям. [2]

В связи с чем, на этапе принятия решений о возможности жилой застройки на данной территории и для разработки защитных мероприятий требуется проведение измерений авиационного шума.

**Цель исследования** – измерение и оценка шумового загрязнения на приаэродромной территории в границах воздушных подходов (седьмая подзона) для решения о возможности строительства с позиции влияния авиационного шума на жильцов.

### **МАТЕРИАЛ И МЕТОДЫ**

Исследование производилось в соответствии с МИ ПКФ-14-015 «Методика измерений эквивалентных и максимальных уровней звука авиационного шума на селитебной территории».

Принцип метода измерения эквивалентных уровней звука при пролете воздушных судов (LAT,BC) основан на прямом измерении уровня звукового воздействия (экспозиции) на периоде контроля с последующим пересчетом в эквивалентный уровень.

В данной работе были использованы следующие приборы: измеритель акустический многофункциональный “ЭКОФИЗИКА”, шумомер-вибромметр, анализатор спектра “ЭКОФИЗИКА-110А”, калибратор акустический SV 30А, измеритель параметров микроклимата “Метеоскоп-М”, прибор контроля параметров воздушной среды “Метеометр МЭС-200А”, рулетка измерительная металлическая 2-го класса точности Р5У2Д, дальномер лазерный GLM250 VF Prof. Все они внесены в государственный реестр средств измерений и имели действующие свидетельства о поверке.

При измерении на открытом пространстве акустических событий использовался ветрозащитный экран микрофона.

В целях реализации методики для определения ориентировочной высоты пролета самолетов, их модели, а также осуществления визуального контроля пролетов воздушных судов использовалась программа FlightRadar24.

Обработка данных выполнена в программе Microsoft Excel 2016.

Измерению авиационного шума подлежало 7 участков будущей жилой застройки, находящихся в границах седьмой подзоны приаэродромной территории одного из крупных аэропортов Уральского региона. Для объективного отражения акустической ситуации выбрано по одной точке на каждый из отведенных участков. Определение контрольных точек осуществлялось по следующим параметрам: открытая площадка вне звуковой тени, ровный рельеф с соблюдением условий отсутствия чрезмерного избыточного затухания звука (высокая трава, кустарник или лесистые участки), а также отсутствие отражающих конструкций зданий и сооружений.

Были выбраны дни с благоприятным сочетанием условий окружающей среды в течение всех суток: температура воздуха не снижалась менее – 10°С, скорость ветра не превышала 4 м/с, относительная влажность воздуха не превышала 90%, осадки отсутствовали.

Проверка чувствительности измерительного тракта шумомера проводилась с помощью внешнего акустического калибратора в соответствии с эксплуатационной документацией на частоте 1000 Гц с калибровочным уровнем 94,0 дБ до и после измерений акустических событий.

Эквивалентный уровень звука при пролете воздушных судов рассчитывался по формуле (1):

$$L_{AT,BC} = 10 \times \lg(\sum_{i=1}^N 10^{0,1 \times L_{AE,i}}) - 10 \times \lg\left(\frac{T}{T_0}\right), \quad (1)$$

где T – продолжительность периода контроля в секундах (57600 с в дневное время и 28800 с в ночное время), а  $T_0=1$  с.

Если  $\Delta_i < 3$  дБ ( $\Delta_i$ -отклонение от фона), то оценка уровня авиационного шума не проводится.

Если  $\Delta_i \geq 10$  дБ, уровень звука при пролете воздушных судов рассчитывался без поправки.

Если  $3 \text{ дБ} \leq \Delta_i < 10 \text{ дБ}$ , то из показателей уровня звукового воздействия ( $L_{AE,i}$ ) следовало вычитать поправку на фон ( $K_i$ ) по формуле (2):

$$L_{AE} = L_{AE,i} - K_i, \quad (2)$$

где  $L_{AE}$  – уровень звукового воздействия при пролете воздушных судов с учетом поправки на фон.

Поправка на фон определялась расчетным путем по формуле (3):

$$K_i = \Delta_i - 10 \lg(10^{0,1\Delta_i} - 1). \quad (3)$$

Расширенная неопределенность измерений уровня звука и звукового давления при коэффициенте охвата 2, соответствующем уровню доверия 95%, не превышает значения: для эквивалентного уровня звука – 2,1 дБ (дБА).

### РЕЗУЛЬТАТЫ

На территории жилой застройки нормируемой величиной является скорректированный по А эквивалентный уровень звука  $L_{AT,BC}$ . Максимальный скорректированный по А уровень звука не является нормируемым параметром, результаты его измерения рассматриваются как справочные величины, которые используются для расчета эквивалентных уровней и разработки шумозащитных мероприятий для территорий, зданий (помещений). [3]

Всего в течение 4 суток было проведено 300 измерений звуковых событий при пролете воздушных судов, из них 218 днем, 82 ночью.

Одновременно при измерении регистрировалось несколько показателей: уровень звукового воздействия  $i$ -го акустического события ( $L_{AEi}$ , дБ), продолжительность измерения звукового воздействия ( $T_i$ , сек), эквивалентный уровень звука фоновый шум ( $L_{eq, фон}$ , дБА), а также параметры окружающей среды.

Ниже для одной из точек (ночные измерения) приведен пример расчета эквивалентного уровня звука при пролете воздушных судов по формуле (1):

$$L_{AT,BC} = 10 \times \lg(10^{0,1 \times 74,2} + 10^{0,1 \times 73,6} + 10^{0,1 \times 67,5} + 10^{0,1 \times 71,4} + 10^{0,1 \times 74,5} + 10^{0,1 \times 76,3} + 10^{0,1 \times 75,2}) - 10 \times \lg\left(\frac{28800}{1}\right) = 37,8 \text{ дБа.}$$

Поскольку, согласно методике, оценка уровня авиационного шума не проводится, если эквивалентный уровень остаточного (фоновый) шума отличался от эквивалентного уровня шума при пролете воздушных судов менее чем на 3 дБ, в наших измерениях в расчет итогового уровня шума не было включено 70 измерений.

В диапазоне отклонений от фона, требующих использование поправок по формуле (2), (3) оказались 170 измерений. Для оставшихся – 60 эквивалентный уровень звука при пролете воздушных судов рассчитывался без поправки.

Результаты измерений авиационного шума представлены ниже (Таблица 1).

Таблица 1.

Эквивалентный уровни звука

№ точки	Эквивалентный уровень звука при пролетах воздушных судов ( $L_{AT, BC}$ ) ± расширенная неопределённость измерений $L_{AT, BC}$ при коэффициенте охвата 2, дБА		Нормируемые параметры эквивалентного уровня звука на территории, непосредственно прилегающей к зданиям жилых домов, дошкольных и других образовательных организаций, дБА	
	День (7:00 – 23:00)	Ночь (23:00 – 7:00)	День (7:00 – 23:00)	Ночь (23:00 – 7:00)
Точка 1	41,0±2,1	36,6±2,1	55	45
Точка 2	41,3±2,1	35,8±2,1		
Точка 3	40,3±2,1	37,8±2,1		
Точка 4	40,7±2,1	37,9±2,1		
Точка 5	43,1±2,1	39,4±2,1		
Точка 6	43,2±2,1	39,8±2,1		
Точка 7	40,8±2,1	36,8±2,1		

Таким образом, по результатам проведенных измерений, эквивалентные уровни звука во всех семи точках соответствует санитарным нормам. [4]

### ОБСУЖДЕНИЕ

На процессы шумообразования самолетов влияют тип самолета, обусловленный, в первую очередь, типом его двигателя, а также режим пилотирования (взлет, посадка, максимальная тяга). Шум наибольшей интенсивности образуется при обтекании шасси, закрылков задней кромки и прорезей передней кромки крыла. При выпущенной механизации

крыла из-за вихревых течений в щелевой области создается значительный аэродинамический шум, который доставляет сильное беспокойство, особенно вблизи земли. [5]

На примере наших 300 измерений, мы можем констатировать, что остается большая доля – 23% (70) акустических событий, которые не расцениваются как значимые, а значит ими можно пренебречь при расчете эквивалентного уровня звука. Также высока доля измерений – 57% (170), которые оказались в диапазоне отклонений от фона, требующих использование поправок, снижающих эквивалентный уровень шума. В 20% (60) измерений акустические события превышали фоновые уровни от 10,1 дБ до 16,8 дБ.

В результате поведенных измерений наибольшее отклонение от фона наблюдалось в точках 7 (территория будущей школы) и 4 (территория будущего жилого дома), где  $\Delta_i$  равно соответственно 16,8 и 15,2 дБ. В точках 1 и 2 наибольшее число (17 и 14) акустических событий с отклонением от фона <3 дБ, которые в дальнейшем расчете эквивалентного уровня звука не учитывались. В точках 5 и 6 наибольшее число (37 и 39) акустических событий с отклонением от фона в промежутке от 3дБ до 10 дБ, которые в расчете учитывались с поправкой на фон. Измерения с отклонением от фона  $\geq 10$  дБ больше наблюдались в точках 1 и 7 (12 и 10) и учитывались без поправок.

В целом, несмотря на наличие значимых акустических событий, эквивалентные уровни шума в дневной и ночной периоды не превышали соответствующих нормативных значений, установленных санитарными нормами для территории, непосредственно прилегающей к зданиям жилых домов, дошкольных и других образовательных организаций.

Сделанные нами выводы применимы к оценке акустической обстановки, характерной для проведения измерений. При непосредственной застройке, увеличение источников транспортного, промышленного и бытового шума, возрастание объемов авиаперевозок, увеличивающуюся скорость и мощность используемых машин и оборудования, акустическая нагрузка может быть увеличена, что требует впоследствии дополнительных измерений, так как уровень шума, возможно, будет превышать нормируемые показатели и негативно влиять на население.

## **ВЫВОДЫ**

1. На семи участках будущей жилой застройки, находящихся в границах седьмой подзоны приаэродромной территории одного из крупных грузопассажирских аэропортов Уральского региона эквивалентный уровень шума на территории, непосредственно прилегающей к зданиям жилых домов, дошкольных и других образовательных организаций соответствует санитарным нормам.

2. Исходя из полученной нами акустической картины, с позиции оценки неблагоприятного воздействия авиационного шума на здоровье жильцов разрешение застройки на данной приаэродромной территории одного из крупных грузопассажирских аэропортов Уральского региона возможно.

## **СПИСОК ИСТОЧНИКОВ**

1. Состояние здоровья населения, подвергающегося воздействию авиационного шума / С.К. Солдатов, В.Н. Зинкин, П.М. Шешегов, В.В. Харитонов // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2013. – Т. 3. – С. 1201–1205.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации. Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ; в ред. от 30.01.2024. – URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=467928> (дата обращения 30.11.2023). Текст: электронный.
3. МУК 4.3.3722-21 Контроль уровня шума на территории жилой застройки, в жилых и общественных зданиях и помещениях : дата введения : 2022-02-01. – Москва, 2022. – 21 с.
4. СанПиН 1.2.3685-21. Гигиенические нормативы и требования к обеспечению безопасности и (или) безвредности для человека факторов среды обитания : утверждены от 28 января 2021 г. : дата введения 2021-03-01. – Москва: [б. и.], 2021. – 469 с.
5. Буторина, М.В. Классификация аэропортов по уровням шума и разработка шумозащитных мероприятий / Буторина М.В. – Текст : электронный // Noise Theory and Practice. – 2020. – №2. – С. 42–62. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/klassifikatsiya-aeroporotov-po-urovnyam-shuma-i-razrabotka-shumozaschitnyh-meropriyatij> (дата обращения: 08.03.2024).
6. Сакова Н.В. Оценка уровня шума на границе санитарно-защитной зоны аэропорта Пулковое / Н.В. Сакова, А.В. Куликович, К.В. Гуляева // Научно-методический журнал «Безопасность жизнедеятельности». – 2021. – Т.10. № 3. – С. 43-48.

## **Сведения об авторах**

К.А. Коротких\* – студент медико-профилактического факультета  
А.М. Абакумова – студент медико-профилактического факультета  
К.С. Ежгурова – студент медико-профилактического факультета

Е.Е. Цыпушкина – ассистент кафедры  
А.А. Самылкин – кандидат медицинских наук, доцент  
Ю.Н. Нефедова – старший преподаватель  
И.Н. Кудряшов – научный сотрудник отдела медицины труда  
А.А. Федорук – кандидат медицинских наук, ведущий научный сотрудник отдела медицины труда, заведующий отделом медицины труда

### **Information about the authors**

К.А. Korotkikh\* – Student of the Faculty of Preventive Medicine  
А.М. Abakumova – Student of the Faculty of Preventive Medicine  
К.С. Ezhgurova – Student of the Faculty of Preventive Medicine  
Е.Е. Tsypushkina – Department assistant  
А.А. Samylkin – Candidate of Sciences (Medicine), Associate Professor  
Y.N. Nefedova – Senior Lecturer  
I.N. Kudryashov – Researcher at the Department of Occupational Medicine  
А.А. Fedoruk – Candidate of Sciences (Medicine), Leading Researcher of the Department of Occupational Medicine, Head of the Department of Occupational Medicine

\***Автор, ответственный за переписку (Corresponding author):**  
dlinkrikt555@gmail.com

УДК: 378.661:331.142:613.863-055

## **ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ПОДРАБОТКИ НА ПСИХОЭМОЦИОНАЛЬНЫЙ ФОН СТУДЕНТОВ МЕДИКО-ПРОФИЛАКТИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОЛА**

Корсакова Анна Васильевна, Гусева Полина Максимовна, Корнеева Виктория Викторовна,  
Харужева Софья Сергеевна, Рязанова Елизавета Андреевна

Кафедра гигиены

ФГБОУ ВО «Пермский государственный медицинский университет имени академика Е.А.  
Вагнера» Минздрава России

Пермь, Россия

### **Аннотация**

**Введение.** Современные реалии зачастую требуют от студентов совмещение рабочего и учебного процессов по разным причинам. Это способно оказать сильное влияние на психоэмоциональный фон учащихся, так как повышается частота возникновения различных стрессовых факторов, способных оказать влияние на здоровье. Люди разного пола имеют гендерные особенности психологической устойчивости. **Цель исследования** - изучение различий психоэмоционального состояния студентов мужского и женского пола медико-профилактического факультета, совмещающих учебу и работу. **Материал и методы.** Была разработана анкета, с помощью которой проведен опрос 100 респондентов 2-6 курса медико-профилактического факультета Пермского государственного медицинского университета (ПГМУ). **Результаты.** Диагностические шкалы выявления депрессии и астении показали большую частоту депрессивных эпизодов разной степени тяжести у девушек (37:5:19) по сравнению с юношами (25:8:13). Процентное соотношение степеней астении коррелирует с депрессивными эпизодами. **Выводы.** Девушки более подвержены влиянию стресса, что проявляется более высокими рисками развития депрессии и астении.

**Ключевые слова:** студенты, совмещение работы и учебы, психоэмоциональное состояние студентов

## **ASSESSMENT OF THE INFLUENCE OF PART-TIME WORK ON THE PSYCHOEMOTIONAL BACKGROUND OF STUDENTS OF THE FACULTY OF MEDICAL PREVENTION, DEPENDING ON GENDER**

Korsakova Anna Vasilievna, Guseva Polina Maksimovna, Korneeva Victoria Victorovna,  
Kharuzheva Sofya Sergeevna, Riazanova Elizaveta Andreevna

Department of Hygiene

Perm State Medical University named after Academician E.A. Wagner

Perm, Russia

### **Abstract**

**Introduction.** Modern realities often require students to combine work and study processes for various reasons. This can have a strong impact on the psycho-emotional background of students, as the frequency of occurrence of various stress factors that can affect health increases. People of different sexes have gender-specific psychological stability. **The aim of the study is** to study the differences in the psycho-emotional state of male and female students of the Faculty of