

УДК [159.9:613](075.8)

DOI <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2022.3.22>

Сорока Олена Михайлівна,

кандидат психологічних наук, доцент,

доцент кафедри навігації і управління судном

Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія»

ORCID ID: 0000-0002-3987-136X

ВПЛИВ ПСИХІЧНОЇ НОРМАТИВНОСТІ ТА АКЦЕНТУАЦІЙ ХАРАКТЕРУ МОРЯКІВ НА ЇХНЮ СТРЕСОСТІЙКІСТЬ ЗАЛЕЖНО ВІД ТРИВАЛОСТІ РЕЙСУ ТА ЇХНЬОГО ВІКУ

THE INFLUENCE OF MENTAL NORMATIVITY AND ACCENTUATIONS OF CHARACTER OF SEAFARERS ON THEIR STRESS RESISTANCE DEPENDING ON THE FLIGHT DURATION AND AGE

У статті зазначається, що на початку рейсу за методикою акцентуації характеру К.Леонгарда було встановлено статистично значущі відмінності за шкалами «Демонстративність» і «Дистимність», а також шкалою «Іпохондрія» методики «Міні-мульт». У динаміці рейсу такі відмінності вже встановлено за шкалами «Гіпертимність», «Демонстративність», а також а також «Іпохондрія» і «Депресія» відповідно. Згідно з опитувальником «Міні-мульт», статистично значущо розрізнялися представники 1-ї та 3-ї вікових груп за проявом рис іпохондрії на початку рейсу, а у динаміці рейсу у моряків усіх вікових груп особистісні профілі з провідними піками не змінилися. У динаміці рейсу у моряків усіх вікових груп особистісні профілі з провідними піками не змінилися. Статистично значуще у динаміці відбулося зниження рівня ригідності і педантичності у моряків 2-ї вікової групи. Представники 3-ї вікової групи статистично значуще продемонстрували тенденцію до нівелювання акцентуацій характеру за гіпертимним та емотивним варіантами. Вони характеризувалися зниженням підвищеного фону настрою, а також рівня чутливості та сприйнятливості із загострених рис у бік норми.

Крім базових особистісних ресурсів, задіяних на усіх фазах довготривалого рейсу та після нього (емоційна стійкість, емоційна комфортність, сміливість, високий самоконтроль, внутрішній контроль), на кожній з них актуалізуються додаткові особистісні ресурси. Так, на початку рейса – це якості, що свідчать про реалістичне ставлення до життя (довірливість, практичність, релаксація, незалежність), протягом рейса – ті, що спрямовані на конструктивне спілкування (товариськість, кмітливість, довірливість, правдивість, уникнення боротьби). Після закінчення рейсу виокремлюються два комплекси особистісних ресурсів, що забезпечують справжню та хибну види реадптації.

Ключові слова: акцентуації характеру, динаміка рейса, моряки, вікові групи, особистісні профілі, особистісні ресурси.

The article notes that at the beginning of the flight by the method of accentuating the character of K. Leongard was found statistically significant differences on the scales "Demonstrativeness" and "Dysthymia", as well as the scale "Hypochondria" method "Mini-cartoon". In the dynamics of the flight, such differences have already been established on the scales "Hyperthymic", "Demonstrative", as well as "Hypochondria" and "Depression", respectively. According to the Mini-Mult Questionnaire, the representatives of the 1st and 3rd age groups differed statistically significantly in the manifestation of hypochondriac traits at the beginning of the voyage, and in the flight dynamics of sailors of all ages the personal profiles with leading peaks did not change. In the dynamics of the voyage of sailors of all ages, personal profiles with leading peaks have not changed. Statistically significant in the dynamics was a decrease in the level of rigidity and meticulousness in sailors of the 2nd age group. Representatives of the 3rd age group statistically significantly demonstrated the tendency to level the accentuations of character by hyperthymic and emotional variants. They were characterized by a decrease in the elevated background of mood, as well as the level of sensitivity and susceptibility from acute traits to normal.

In addition to the basic personal resources involved in all phases of the long flight and after it (emotional stability, emotional comfort, courage, high self-control, internal control), each of them actualizes additional personal resources. Thus, at the beginning of the flight – these are qualities that indicate a realistic attitude to life (trust, practicality, relaxation, independence), during the flight – those aimed at constructive communication (camaraderie, intelligence, trust, truthfulness, avoidance of struggle). At the end of the flight, two sets of personal resources are distinguished, which provide true and false types of readaptation.

Key words: character accentuations, flight dynamics, sailors, age groups, personal profiles, personal resources.

Вступ. Від успішного вирішення питань розвитку стресостійкості залежить ефективність професійної діяльності моряків, здатних підтримувати високу опірність негативним діям, доцільність поведінки, зберігаючи психофізичне благополуччя, здійснюючи пошук шляхів забезпечення успішного функціонування та підвищення безпеки своєї праці. Із цього виходить, що їм необхідно розвивати стресостійкість, а тому навчитися витримувати високий рівень професійного навантаження, управляти власними емоціями у стресових ситуаціях для збереження психічного здоров'я, вчасно мобілізувати внутрішні ресурси для подолання стресових ситуацій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У психології сформувався потужна плеяда науковців, що внесли суттєвий науковий доробок з проблеми професійного стресу та шляхів її вирішення. Зокрема, психологічні аспекти стресостійкості у професійній діяльності морських фахівців розглядали у своїх

працях Н. Басанець, Г. Броневицький, О. Даніленко, М. Корольчук, В. Крутецький, В. Дулін, Т. Зайцева М. Корольчук, А. Страхов та ін.

Метою статті є презентація результатів емпіричного дослідження впливу нормативності та акцентуації характеру моряків на їхню стресостійкість.

Виклад основного матеріалу. Аналізуючи вихідні індивідуально-психологічні особливості моряків далекого плавання у залежності від тривалості рейсу, їхнього віку і плавстажу, на початку рейсу за методикою акцентуації характеру К.Леонгарда було встановлено статистично значущі ($p \leq 0,05$) відмінності за шкалами «Демонстративність» і «Дистимність», а також шкалою «Іпохондрія» (методика «Міні-мульти») (табл. 1).

Вивчаючи зазначені психологічні характеристики у динаміці рейсу, встановлено статистично значущі ($p \leq 0,05$) відмінності у респондентів за шкалами «Гіпертимність», «Демонстративність» за методикою акцентуації характеру К.Леонгарда,

Таблиця 1

Психологічні характеристики моряків у залежності від віку і плавстажу до початку рейсу Md (Q1; Q3)

Шкали	1 група (19-29 років)	2 група (30-39 років)	3 група (40 років і старші)
<i>Методика акцентуацій характеру К. Леонгарда</i>			
Гіпертимність	18,00 (13,50; 21,00)	19,50 (12,00; 21,00)	15,00 (12,00; 18,00)
Ригідність	14,00 (12,00; 17,00)	13,00 (10,50; 18,00)	12,00 (10,00; 16,00)
Емотивність	15,00 (12,00; 19,50)	16,50 (15,00; 20,25)	15,00 (12,00; 18,00)
Педантичність	14,00 (10,00; 16,00)	12,00 (12,00; 17,50)	12,00 (10,00; 16,00)
Тривожність	6,00 (3,00; 9,00)	9,00 (3,75; 14,25)	6,00 (3,00; 12,00)
Циклотимність	12,00 (9,00; 15,00)	12,00 (6,75; 15,00)	12,00 (9,00; 15,00)
Демонстративність	14,00 (11,00; 16,00) ac	15,00 (10,50; 17,50)	10,00 (8,00; 16,00)
Збудливість	9,00 (6,00; 12,00)	6,00 (0,75; 14,25)	9,00 (6,00; 15,00)
Дистимність	6,00 (6,00; 12,00) a	6,00 (3,00; 8,25)	9,00 (6,00; 15,00)
Екзальтованість	12,00 (6,00; 12,00)	12,00 (6,00; 12,00)	12,00 (6,00; 18,00)
<i>Методика «Міні-мульти»</i>			
L	46,00 (46,00; 54,00)	46,00 (46,00; 54,00)	46,00 (46,00; 60,00)
F	50,00 (43,00; 54,00)	50,00 (50,00; 53,50)	47,50 (45,00; 53,00)
K	51,00 (45,00; 51,00)	45,00 (39,75; 54,00)	51,00 (45,00; 57,00)
Іпохондрія	44,00 (38,00; 53,00) c	43,00 (41,00; 58,00)	48,00 (44,00; 55,50)
Депресія	39,00 (35,00; 46,00)	41,50 (31,00; 61,00)	40,50 (35,00; 50,00)
Істерія	41,00 (35,50; 51,00)	42,00 (34,75; 54,00)	44,00 (41,00; 53,25)
Психопатія	43,00 (35,50; 49,00)	44,50 (36,25; 50,75)	44,00 (37,00; 55,75)
Паранойя	44,00 (38,00; 47,00)	47,00 (38,00; 56,00)	44,00 (38,00; 50,00)
Психастенія	44,00 (36,00; 48,00)	41,50 (32,00; 54,00)	44,00 (40,00; 52,00)
Шизоїдність	37,00 (37,00; 42,50)	37,00 (34,00; 47,00)	44,00 (37,00; 51,00)
Гіпоманія	49,00 (43,00; 55,00)	49,50 (38,00; 57,75)	48,00 (37,25; 55,00)

Примітка: a – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними Н-критерію Kruskal-Wallis для усіх вікових груп; b – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними U-критерію Mann-Whitney для 1-ї та 2-ї вікових груп; c – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними U-критерію Mann-Whitney для 1-ї та 3-ї вікових груп; d – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними U-критерію Mann-Whitney для 2-ї і 3-ї вікових груп.

Таблиця 2

Психологічні характеристики моряків трьох вікових груп у динаміці рейсу Md (Q1; Q3)

Шкали	1 група (19-29 років)	2 група (30-39 років)	3 група (40 років і старші)
<i>Методика акцентуацій характеру К.Леонгарда</i>			
Гіпертимність	18,00 (15,00; 21,00) a	18,00 (13,50; 21,00)	12,00 (12,00; 18,00)
Ригідність	14,00 (12,00; 16,00) b	10,00 (9,00; 13,00) d	12,00 (10,00; 14,00)
Емотивність	15,00 (10,50; 18,00)	15,00 (12,00; 18,00)	13,50 (12,00; 18,00)
Педантичність	12,00 (8,00; 16,00)	12,00 (6,00; 17,00)	12,00 (8,00; 15,50)
Тривожність	6,00 (0,00; 12,00)	3,00 (0,00; 7,50)	6,00 (3,00; 9,00)
Циклотимність	15,00 (12,00; 18,00)	12,00 (9,00; 18,00)	12,00 (9,00; 15,00)
Демонстративність	16,00 (12,00; 18,00) ac	12,00 (7,00; 16,00)	10,00 (6,00; 12,00)
Збудливість	9,00 (4,50; 9,00)	6,00 (1,50; 10,50)	9,00 (6,00; 12,00)
Дистимічність	6,00 (3,00; 10,50)	3,00 (3,00; 9,00)	9,00 (6,00; 14,25)
Екзальтованість	12,00 (6,00; 12,00)	12,00 (9,00; 15,00)	12,00 (6,00; 16,50)
<i>Методика «Міні-мульти»</i>			
L	46,00 (38,00; 54,00)	46,00 (46,00; 58,00)	54,00 (46,00; 54,00)
F	50,00 (47,50; 54,00)	45,00 (41,00; 58,50)	50,00 (45,00; 54,00)
K	51,00 (42,00; 54,00)	54,00 (46,50; 58,50)	54,00 (48,00; 60,00)
Іпохондрія	41,00 (38,00; 44,50) abc	44,00 (43,00; 53,50)	48,00 (41,00; 53,00)
Депресія	35,00 (31,00; 35,00) a	35,00 (31,00; 38,50)	39,00 (35,00; 46,00)
Істерія	37,00 (34,00; 44,00)	44,00 (33,50; 51,00)	41,00 (37,00; 51,00)
Психопатія	41,00 (34,50; 43,50)	45,00 (36,00; 52,00)	43,00 (37,00; 52,00)
Паранойя	44,00 (38,00; 50,00)	38,00 (33,00; 58,50)	44,00 (38,00; 50,00)
Психастенія	40,00 (36,00; 46,00)	44,00 (36,00; 50,00)	44,00 (36,00; 52,00)
Шизоїдність	41,00 (26,50; 48,00)	41,00 (35,50; 51,50)	44,00 (37,00; 51,00)
Гіпоманія	47,00 (41,50; 51,00)	49,00 (43,50; 59,50)	42,00 (36,00; 52,00)

Примітка: а – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними Н-критерію Kruskal-Wallis для усіх вікових груп; b – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними U-критерію Mann-Whitney для 1-ї та 2-ї вікових груп; c – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними U-критерію Mann-Whitney для 1-ї та 3-ї вікових груп; d – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними U-критерію Mann-Whitney для 2-ї і 3-ї вікових груп.

а також «Іпохондрія» і «Депресія» за методикою «Міні-мульти» (табл. 2).

Згідно з опитувальником «Міні-мульти», статистично значущо розрізнялися представники 1-ї та 3-ї вікових груп за проявом рис іпохондрії на початку рейсу (рис. 1).

За даними методики «Міні-мульти» протягом рейсу у моряків усіх вікових груп особистісні профілі з провідними піками не змінилися.

За результатами цього тесту було здійснено порівняння відносного співвідношення (у %) ознак акцентуації кожного з 10 типів в усіх вікових групах на початку рейсу. У 1-й віковій групі (рис. 2) переважав гіпертимний тип (виражена акцентуація >19 балів), ознаки акцентуації мали застрягаючий, емотивний, педантичний, циклотимний і демонстративний типи (15-19 балів).

У 2-й віковій групі (рис. 3) також мав виражену акцентуацію гіпертимний тип (>19 балів), проте у цій групі найбільш виражені ознаки акцентуації мав емотивний тип (15-19 балів). У 3-й віко-

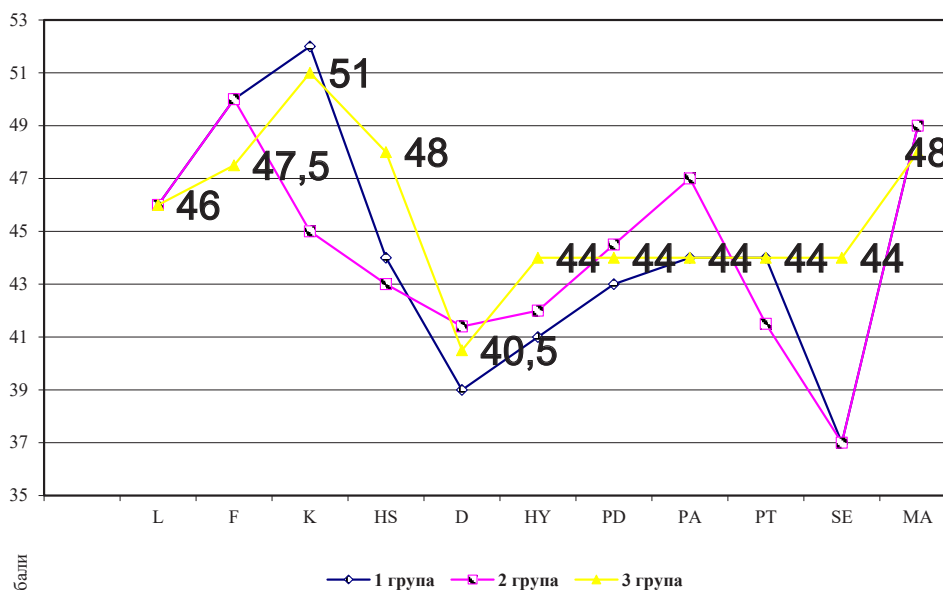
вій групі (рис. 4) гіпертимний та емотивний типи мали однаково вираженість акцентуації, ознаки акцентуації були добре виражені за емотивним, педантичним та екзальтованим типами.

Аналізуючи показники методики К.Леонгарда, виявлено наявність акцентуації характеру для усіх вікових груп за шкалами гіпертимності та емотивності (рис. 5) (Г – гіпертимність, Р – ригідність, Ем – емотивність, П – педантичність, Т – тривожність, Ц – циклотимність, Дем – демонстративність, З – збудливість, Дис – дистимічність, Е – екзальтованість).

В процесі професійної діяльності протягом рейсу у моряків усіх вікових груп реєструвалися такі типи акцентуацій характеру (рис. 6).

Статистично значуще ($p \leq 0,05$) протягом рейсу відбулося зниження рівнів ригідності і педантичності у моряків 2-ї вікової групи (табл. 3).

Моряки 2-ї вікової групи протягом рейсу продемонстрували зниження рівня зосередженості на похмурих сторонах життя, чутливості, три-



Примітка: с – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними U-критерію Mann-Whitney для 1-ї та 3-ї вікових груп; HS – іпохондрія, D – депресія, HY – істерія, PD – психопатія, PA – паранойя, PT – психастенія, SE – шизоїдність, MA – гіпоманія.

Рис. 1. Особистісні профілі моряків 1-3-ї вікових груп

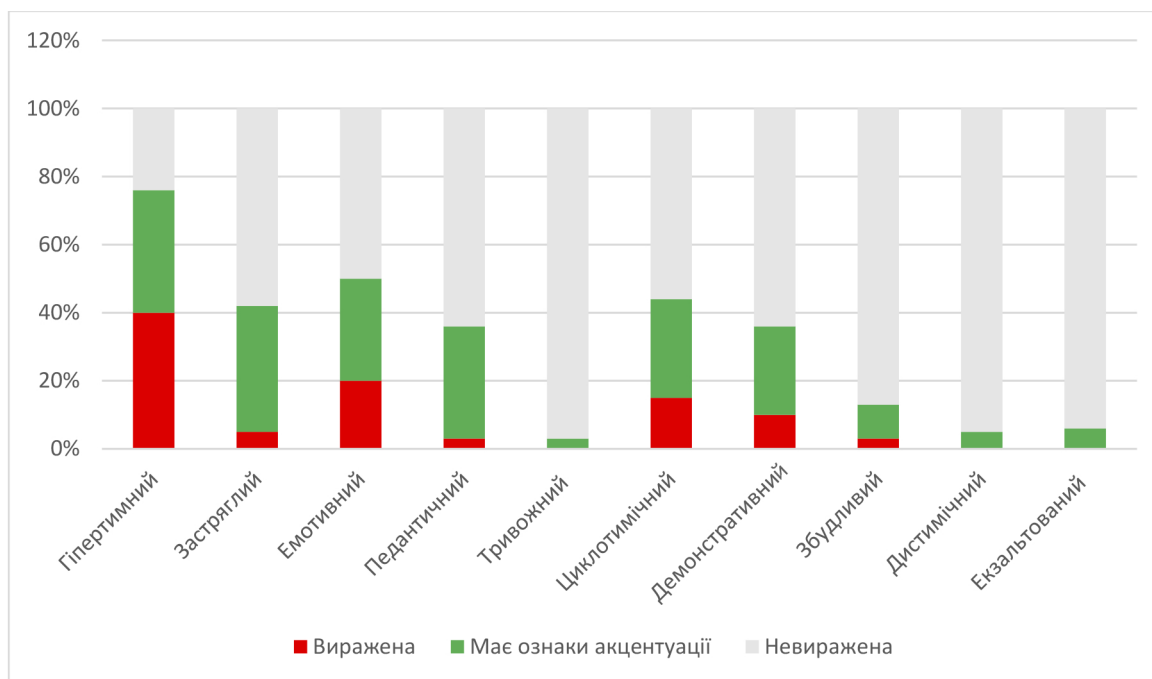


Рис. 2. Розподіл ознак різних типів акцентуації у 1-й віковій групі (у %)

Таблиця 3

Динаміка психологічних характеристик моряків 2-ї вікової групи за даними опитувальника К. Леонгарда, Md (Q1; Q3)

Шкали	Первинне вивчення (листопад)	Наступне вивчення (грудень)
Ригідність	13,00 (10,50; 18,00) *	10,00 (9,00; 13,00)
Педантичність	12,00 (12,00; 17,50) *	12,00 (6,00; 17,00)

Примітка: * – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними критерія Вілкохона для двох пов'язаних груп.

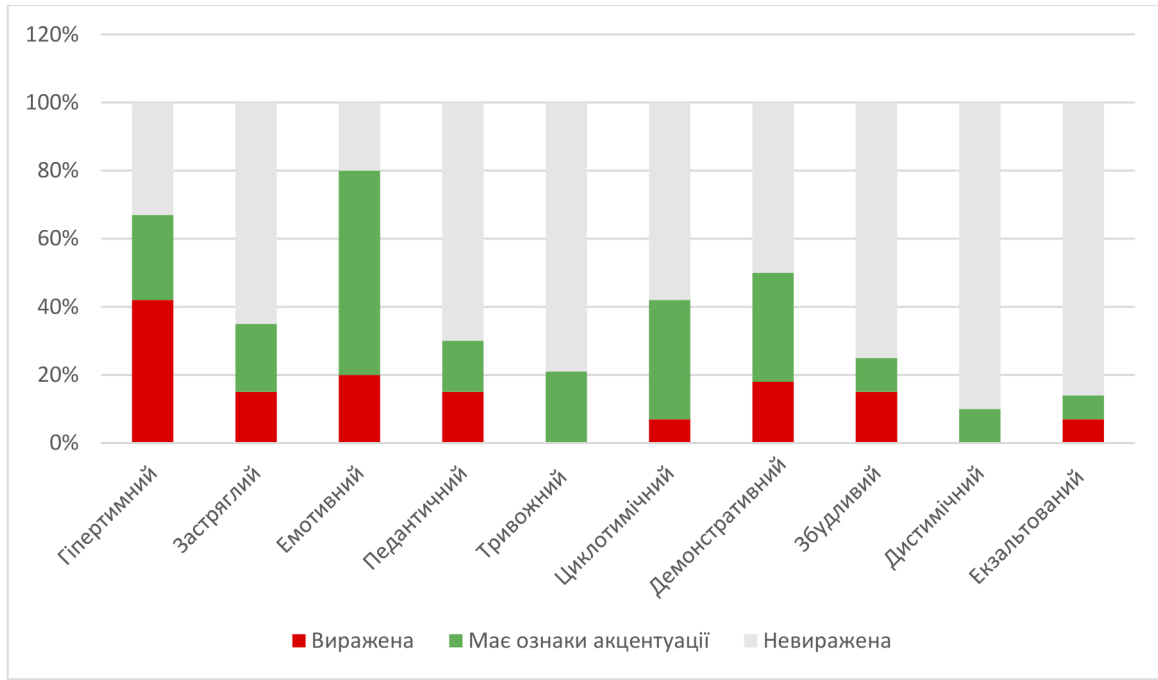


Рис. 3. Розподіл ознак акцентуації 10 типів у 2-й віковій групі (у %)

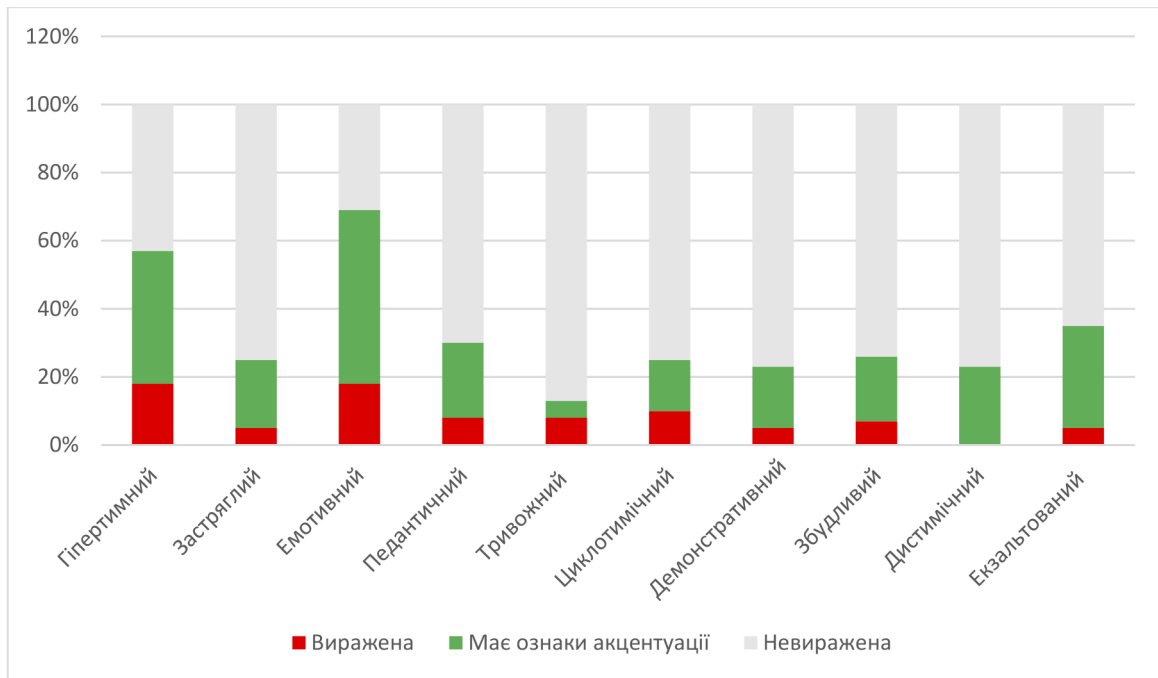


Рис. 4. Розподіл ознак акцентуації 10 типів у 3-й віковій групі (у %)

Таблиця 4

Динаміка психологічних характеристик моряків 3-ї групи за даними опитувальника К. Леонгарда, Md (Q1; Q3)

Шкали	Первинне вивчення (листопад)	Подальше вивчення (грудень)
Гіпертимність	15,00 (12,00; 18,00) *	12,00 (12,00; 18,00)
Емотивність	15,00 (12,00; 18,00) *	13,50 (12,00; 18,00)

Примітка: * – статистично значущі відмінності ($p \leq 0,05$) за даними критерія Wilcoхона для двох пов'язаних груп.

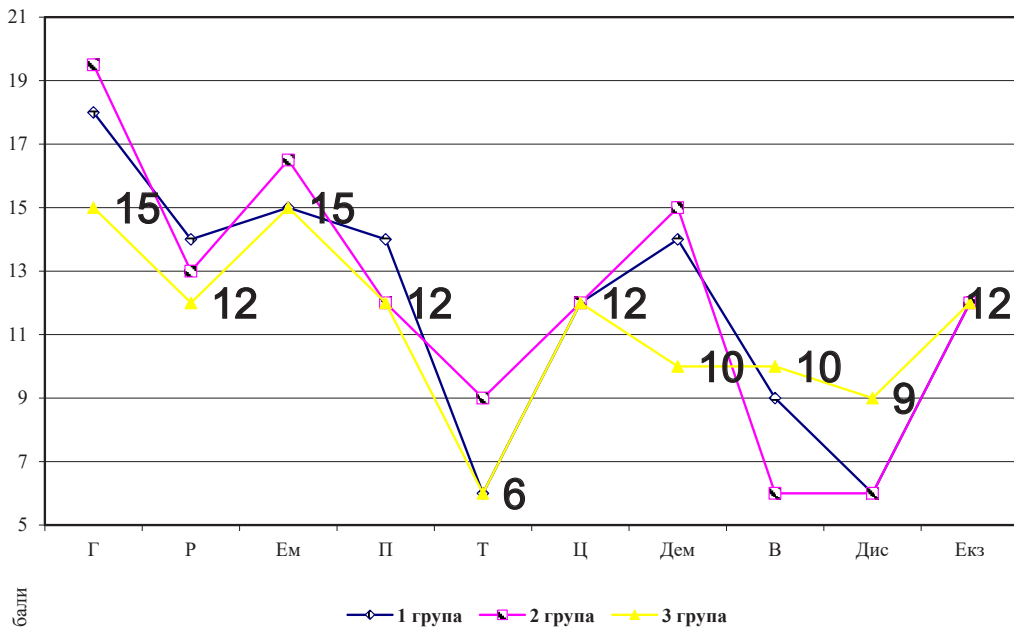


Рис. 5. Співвідношення типів акцентуацій характеру у моряків 1-3 вікових груп на початку рейсу

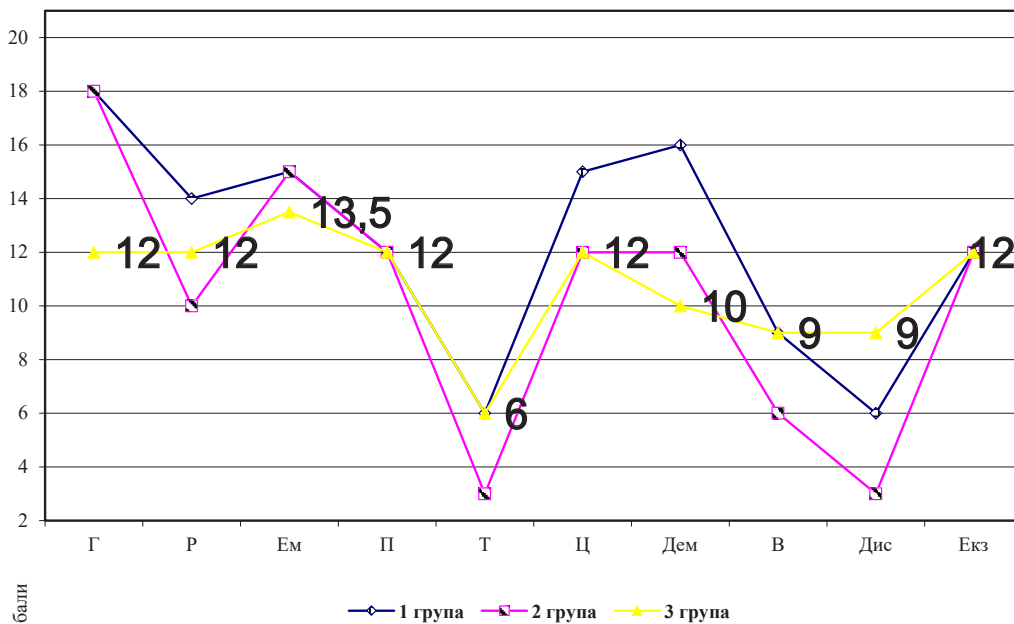


Рис. 6. Співвідношення типів акцентуацій характеру у моряків 1-3 вікових груп протягом рейсу

вожності, схильності до підвищеного настрою (рис. 7) (Г – гіпертимність, Р – ригідність, Ем – емотивність, П – педантичність, Т – тривожність, Ц – циклотимність, Дем – демонстративність, В – збудливість, Дис – дистимічність, Екз – екзальтованість).

Представники 3-ї вікової групи статистично значуще ($p \leq 0,05$) протягом рейсу продемонстрували тенденцію до нівелювання акцентуацій характеру за гіпертимним та емотивним варіантами (табл. 4).

Представники цієї групи характеризувалися зниженням підвищеного фону настрою, а також рівня чутливості та сприйнятливості із загострених рис у бік норми (рис. 8).

Не зважаючи на те, що адаптація – процес коливальний, хвилеподібний і ця хвилеподібність обумовлена суперечливістю адаптаційного процесу, 41,8% обстежених моряків представляли особи у віці до 40 років, тобто контингент з високим потенціалом фізіологічної адаптації, у яких пов'язані з тривалою роботою на флоті деза-

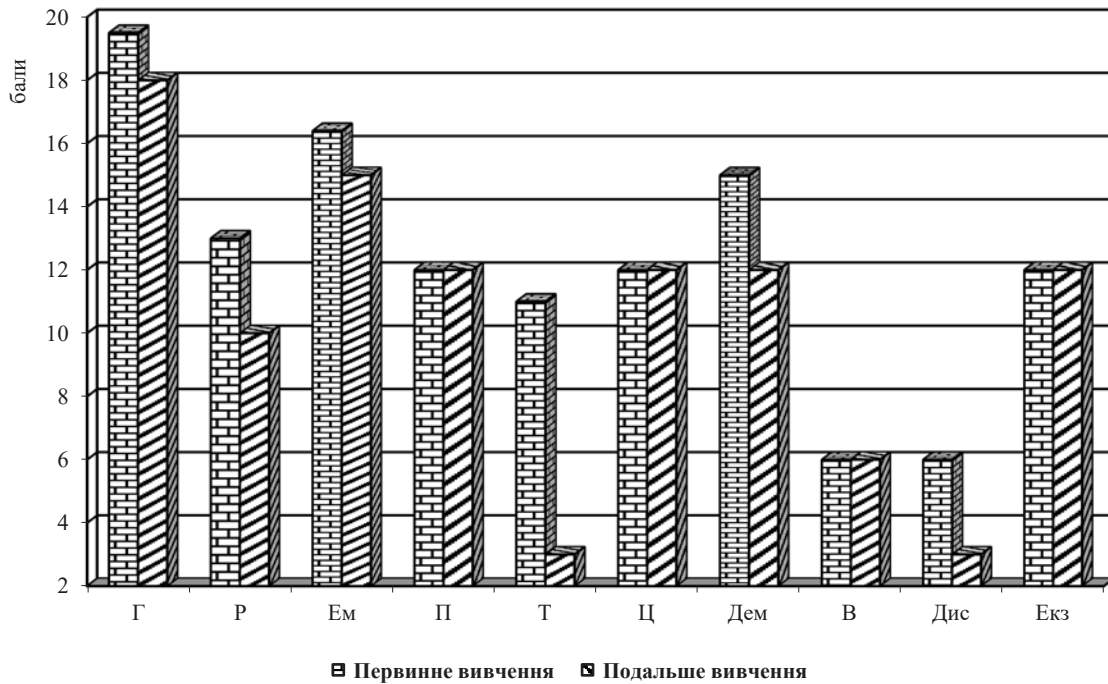


Рис. 7. Динаміка змін акцентуацій характеру у моряків 2-ї вікової групи

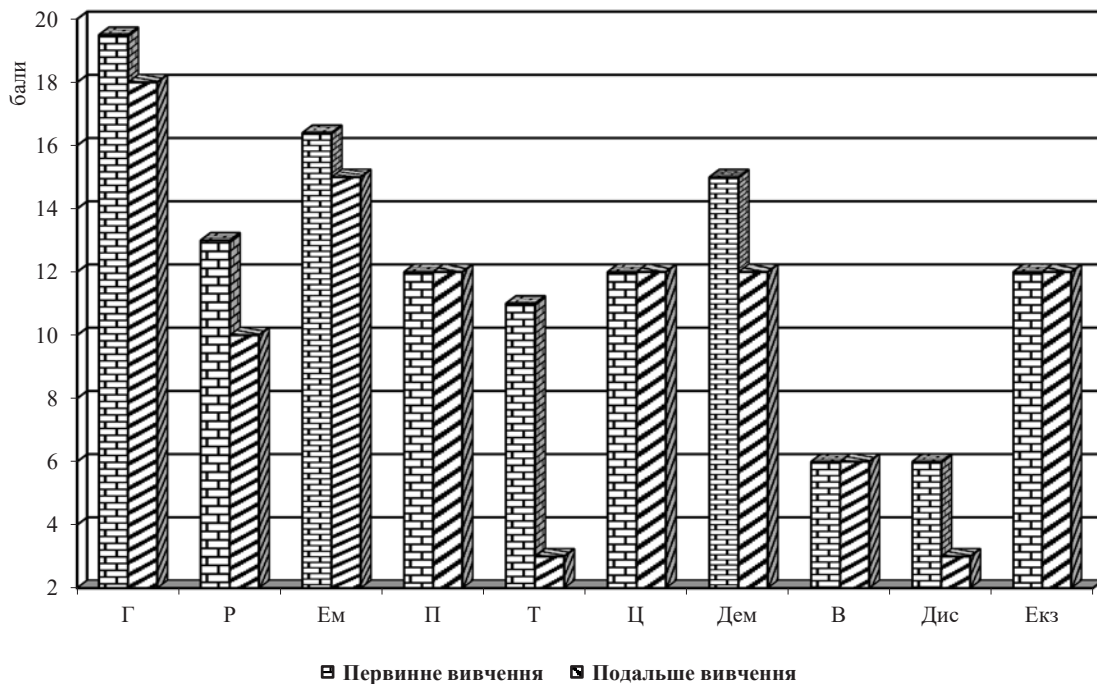


Рис. 8. Динаміка змін акцентуацій характеру у моряків 3-ї вікової групи

даптаційні зміни ще, як правило, не спостерігаються [1; 2; 3]. Аналіз отриманих результатів дозволив виявити різні стратегії психологічної адаптації моряків до умов тривалого рейсу, серед яких три варіанти розвитку адаптивної стратегії. Так, для осіб 1-ї вікової групи характерною є «нестійка» адаптивна стратегія. Характерні її ознаки: нестійкість більшості досліджуваних психологічних показників у динаміці рейсу, хоча частіше значення ознаки залишалися

в межах норми, але зазначалося їхнє суттєве коливання на початку і наприкінці рейсу. Аналізуючи вихідні індивідуально-типологічні особливості психологічного статусу осіб 1-ї вікової групи, виявлено наявність акцентуації характеру за шкалами гіпертимності ($p \leq 0,05$), емотивності, ригідності ($p \leq 0,05$) і демонстративності ($p \leq 0,05$). Цим особам властиві: схильність до підвищеного фону настрою, завищена самооцінка, надмірна активність, виражена тенденція

до самореалізації, а також чутливість і тонка сприйнятливність, що сприяє створенню значних труднощів для оточуючих. У осіб 1-ї вікової групи у динаміці рейсу поряд з вищезазначеними ознаками виявлялася схильність до перепадів настрою. При дезадаптації посилювалися гиперстенічні риси, поведінка набувала антисоціальних ознак. Корекція можлива через авторитетного лідера або думку референтної групи. За даними методики «Міні-мульти», через 1 місяць плавання у моряків цієї групи особистісні профілі з провідними піками не змінилися.

Для 2-ї вікової групи моряків визначальною була «невизначена» адаптивна стратегія. Ознака «невизначеної, хвилеподібної» адаптивної стратегії – різноспрямованість показників у динаміці рейсу без будь-якої певної тенденції змін досліджуваних показників. До психологічних особливостей моряків, що складають цю групу, належать такі характеристики: розглядаючи показники методики К.Леонгарда, виявлено наявність акцентуації характеру за шкалами гіпертимності та емотивності. Моряки 2-ї вікової групи через 1 місяць після виходу у рейс показували зниження рівня зосередженості на похмурих сторонах життя, чутливості, тривожності, схильності до підвищеного фону настрою. Статистично значуще ($p \leq 0,05$) у динаміці 1-го місяця відбулося зниження рівня ригідності і педантичності. За даними методики «Міні-мульти», через 1 місяць плавання у моряків 2-ї вікової групи особистісні профілі з провідними піками не змінилися.

Для 3-ї вікової групи характерною є «стабільно-ригідна» адаптивна стратегія, при якій досліджувані психофізіологічні ознаки відрізняються стабільністю протягом усього обстеження (стабільно низькі або стабільно високі показники). Моряки цієї групи, що становлять 58,2% від усього екіпажу і мають великий стаж професійної діяльності, може бути віднесено до групи підвищеного ризику у контексті появи ознак дизадаптаційних змін, так як 28,3% з них мали плавстаж 10-24 роки; 16,2% – > 25 років ($n = 13$) і 13,7% – > 30 років ($n = 11$). Розглядаючи психологічні особливості цієї вікової групи за показниками методики К.Леонгарда, виявлено наявність акцентуації характеру за шкалами гіпертимності та емотивності. На рівні статистичної значущості респонденти цієї вікової групи у меншій мірі прагнуть до гри певної соціальної ролі, вони менш схильні до прояву вихвалання, необдуманих вчинків, а також більш зосереджені на похмурих сторонах життя у порівнянні зі своїми молодшими колегами, що логічно пояснюється великим стажем роботи і віковими особливостями. В процесі професійної діяльності у динаміці рейсу в осіб цієї вікової групи статистично значуще ($p \leq 0,05$) не виявляється

схильність до підвищеного фону настрою. Представники цієї групи статистично значуще ($p \leq 0,05$) через 1 місяць рейсу демонстрували тенденцію до нівелювання акцентуацій характеру за гіпертимним та емотивним варіантами, а також характеризувалися зниженням підвищеного фону настрою, рівня чутливості і сприйнятливості з загострених рис у бік норми, що укладається у картину психологічної адаптації до умов професійної діяльності.

Аналіз кореляційних зв'язків між значеннями факторів опитувальника Р. Кеттелла та показниками стресостійкості виявив, що протягом усіх трьох вимірів дослідження спостерігається залежність між стресостійкістю та: емоційною стійкістю (2нм $r=0,38$, при $p < 0,01$; 2мм $r=0,33$, при $p < 0,01$; 2нб $r=0,31$, при $p < 0,01$); сміливістю (2нм $r=0,44$, при $p < 0,01$; 2мм $r=0,31$, при $p < 0,01$; 2нб $r=0,26$, при $p < 0,01$); високим самоконтролем (2нм $r=0,29$, при $p < 0,01$; 2мм $r=0,32$, при $p < 0,01$; 2нб $r=0,23$, при $p < 0,01$). Отже, високий самоконтроль, сміливість та емоційна стійкість може бути віднесено до базових особистісних ресурсів, що забезпечують високу стресостійкість на будь-якому етапі дальнього рейсу. Це співвідноситься із результатами кореляційного аналізу даних, отриманих за допомогою опитувальника К. Роджерса та Р. Даймонда, який показав, що на усіх етапах циклу стресостійкість позитивно корелює з емоційним комфортом та внутрішнім контролем.

На першому вимірі дослідження (2 тижні у рейсі) виявлено залежність між стресостійкістю та: довірливістю (2нм $r=0,20$, при $p < 0,01$); практичністю (2нм $r=0,24$, при $p < 0,01$); релаксацією (2нм $r=0,29$, при $p < 0,01$). Можна припустити, що довірливість як відкритість до спілкування позитивно впливає на стресостійкість за рахунок того, що на початковому етапі рейсу необхідно встановити взаємини із новими співробітниками, оскільки, як правило, перед кожним рейсом склад екіпажу змінюється принаймні на третину. Практичність (орієнтування на загальноприйняті норми) може виражатися у дотриманні правил, регламентованих статутом, дотриманні функціональних обов'язків, і забезпечувати тим самим високу стресостійкість. Прояв надмірного спокою (релаксація) позитивно впливає на стресостійкість за рахунок того, що знижує тривогу, емоційну напругу.

На другому вимірі дослідження (2 місяці у рейсі) виявлено залежність між стресостійкістю та: товариськістю (2мм $r=0,22$, при $p < 0,01$); кмтливостістю (2мм $r=0,23$, при $p < 0,01$); довірливістю (2мм $r=0,197$, при $p < 0,01$). Можна відзначити, що довірливість постає як чинник високої стресостійкості як під час активного періоду, так і під час латентного періоду адаптації. Таким чином, дові-

рливість як відкритість до спілкування є важливим особистісним ресурсом, який задіяний при адаптації до умов рейсу. У період латентної адаптації важливим особистісним ресурсом є товарицькість (готовність до співпраці, доброта, уживливість), оскільки на цьому етапі має значення як налагодження нових взаємовідносин, так і здатність підтримувати конструктивну взаємодію протягом усього рейса. Кмітливність (здатність до осмислення нового матеріалу) забезпечує пластичність та гнучкість поведінки, готовність засвоювати та переробляти досвід, що має безпосереднє відношення до стресостійкості.

На третьому вимірі (2 тижні після рейсу) виявлено залежність між стресостійкістю та: безтурботністю (2нб $r=0,27$, при $p<0,01$); вираженою силою «Я» (2нб $r=0,39$, при $p<0,01$); навіюваністю (2нб $r=-0,23$, при $p<0,01$). Безтурботність (безтурботність, імпульсивність) і навіюваність (залежність від чужої думки, орієнтування на соціальне схвалення) загалом мають інфантильний характер. Можливо, вони позитивно впливають на рівень стресостійкості за рахунок того, що особистість, яка володіє цими якостями, просто недооцінює проблеми, які їй доводиться вирішувати. На противагу цим якостям виражена сила «Я» (завзятість у досягненні мети, відповідальність) відображає конструктивну орієнтацію особистості, її спрямованість на вирішення адаптаційних завдань.

Результати кореляційного аналізу, виявлені при зіставленні шкал методики діагностики міжособистісних відносин Т. Лірі та тесту стресостійкості, показали, що на першому вимірі дослідження (2 тижні у рейсі) виявлено зворотний взаємозв'язок між стресостійкістю і залежністю (2нм $r=23$, при $p<0,01$). Таким чином, чим вищими є показники залежності (невпевненість у собі, нав'язливі страхи, тривожність), тим нижчими є показники стресостійкості.

На третьому замірі (2 тижні після рейсу) виявлено залежність між стресостійкістю та: вимогливістю (2нб $r=0,24$, при $p<0,01$); товарицькістю (2нб $r=0,24$, при $p<0,01$); чуйністю (2нб $r=0,25$, при $p<0,01$). Вибагливість (жорсткість, непримиренність, схильність в усьому звинувачувати оточуючих) є у цьому випадку психологічним захистом: готовність до одностипних (агресивних) реакцій на різноманітні вимоги середовища. Товарицька як люб'язність, орієнтація на соціальне схвалення і чуйність як гіпервідповідальність, прагнення усім допомогти, готовність принести у жертву власні інтереси, перебувають у тому ж самому модусі, але із протилежною орієнтацією: сліпе підпорядкування вимогам середовища. І те, й інше можна розглядати як стратегії звуження власного рольового репертуару, спрощення актуальних проблем, які доводиться вирішувати.

Результати кореляційного аналізу, виявлені на основі даних методики «Q-сортування» В. Стефансона та тесту стресостійкості показали, що на другому вимірі дослідження (2 місяці у рейсі) виявлено залежність між стресостійкістю та уникненням боротьби (2мм $r=0,31$) при $p<0,01$). Таким чином, на цьому етапі особливого значення для стресостійкості набуває прагнення уникнути взаємодії, не вступати у групові суперечки та конфлікти, схильність до компромісних рішень, що може бути пов'язано із бажанням зберегти гармонійні міжособистісні відносини з оточуючими.

На третьому вимірі (2 тижні після рейсу) виявлено залежність між стресостійкістю та товарицькістю (2нб $r=0,20$, при $p<0,01$). Товарицька як контактність, прагнення утворити емоційні зв'язки як у своїй групі, так і поза її межами на цьому етапі постає як чинник, що позитивно впливає на стресостійкість. Результати цього етапу дослідження дозволяють зробити висновки про те, що крім базових особистісних ресурсів, задіяних на усіх фазах довготривалого рейсу та після нього (емоційна стійкість, емоційна комфортність, сміливість, високий самоконтроль, внутрішній контроль), на кожній з них актуалізуються додаткові особистісні ресурси.

Висновки. Таким чином, на початку рейсу за методикою акцентуації характеру К.Леонгарда було встановлено статистично значущі відмінності за шкалами «Демонстративність» і «Дистимність», а також шкалою «Іпохондрія» методики «Міні-мульти». У динаміці рейсу такі відмінності вже встановлено за шкалами «Гіпертимність», «Демонстративність», а також а також «Іпохондрія» і «Депресія» відповідно. Згідно з опитувальником «Міні-мульти», статистично значущо розрізнялися представники 1-ї та 3-ї вікових груп за проявом рис іпохондрії на початку рейсу, а у динаміці рейсу у моряків усіх вікових груп особистісні профілі з провідними піками не змінилися. У динаміці рейсу у моряків усіх вікових груп особистісні профілі з провідними піками не змінилися. Статистично значуще у динаміці відбулося зниження рівня ригідності і педантичності у моряків 2-ї вікової групи. Представники 3-ї вікової групи статистично значуще продемонстрували тенденцію до нівелювання акцентуацій характеру за гіпертимним та емотивним варіантами. Вони характеризувалися зниженням підвищеного фону настрою, а також рівня чутливості та сприйнятливості із загострених рис у бік норми. Крім базових особистісних ресурсів, задіяних на усіх фазах довготривалого рейсу та після нього (емоційна стійкість, емоційна комфортність, сміливість, високий самоконтроль, внутрішній контроль), на кожній з них актуалізуються додаткові особистісні ресурси.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Безлуцька О.П. Психічна стійкість майбутніх моряків як основа готовності до роботи в екстремальних ситуаціях. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*. 2020. № 71. Т. 2. С. 43–46.
2. Зайцева Т.Г. Теорія і практика самоменеджменту психофізичних станів моряка з активізації людського ресурсу та подолання проблеми аварійності на флоті : монографія / Т.Г. Зайцева, В.Ф. Ходаковський ; за ред. Т.Г. Зайцевої. Херсон : ХДМА, 2012. 170 с.
3. Косенко К.А., Маркова М.В. Особливості психосоціального стресу й тривожно-депресивного реагування у представників командного і робітничого складу морського торговельного і пасажирського флотів. *Український вісник психоневрології*. 2020. Том 28. Випуск 1(102). С. 54–59.