

Czarnecki Mariusz. Zdrowie Psychiczne w żegludze transoceanicznej = Mental Health in transoceanic sailing. Journal of Education, Health and Sport. 2016;6(7):113-122. eISSN 2391-8306. DOI <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.57188>
<http://ojs.ukw.edu.pl/index.php/johs/article/view/3656>
<https://pbn.nauka.gov.pl/sedno-webapp/works/735206>

The journal has had 7 points in Ministry of Science and Higher Education parametric evaluation. Part B item 755 (23.12.2015).
755 Journal of Education, Health and Sport eISSN 2391-8306 7

© The Author (s) 2016;

This article is published with open access at Licensee Open Journal Systems of Kazimierz Wielki University in Bydgoszcz, Poland

Open Access. This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Noncommercial License which permits any noncommercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author(s) and source are credited. This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License

(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited. This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.

The authors declare that there is no conflict of interests regarding the publication of this paper.

Received: 25.05.2016. Revised 25.06.2016. Accepted: 28.06.2016.

Zdrowie Psychiczne w żegludze transoceanicznej

Mental Health in transoceanic sailing

Mariusz Czarnecki

mariusz.czarnecki@student.umed.wroc.pl

Zakład Medycznych Nauk Społecznych Uniwersytetu Medycznego we Wrocławiu

Abstrakt

Wprowadzenie

Stres Kapitana w żegludze transoceanicznej jest nieunikniony. Wpływ stresu na zdrowie osób, które wykonują zawód wymagający wielkiej odpowiedzialności za zdrowie i życie innych, taki jak konsultant medyczny, pielęgniarka, strażak, jest niepodważalnyⁱ ⁱⁱ ⁱⁱⁱ. Samoświadomość występowania stresorów oraz sposobów radzenia sobie w sytuacjach skrajnych, przekłada się na potencjał zdrowia osób uprawiających zawód Kapitana^{iv}.

Cel pracy

Określenie głównych stresorów towarzyszących osobom wykonującym zawód Kapitana w żegludze turystycznej, w tym wykazanie poziomu wiedzy na temat stresu i jego wpływu na zdrowie, decyzje oraz wykazanie sposobów radzenia sobie ze stresorami przez badanych.

Materiał i metody

W badaniu został wykorzystany narracyjny wywiad ekspercki, jako jedna z metod stosowanych w badaniach jakościowych. Został on przeprowadzony z celowo wybraną grupą Kapitanów, za pomocą otwartych wywiadów pogłębionych. W badaniu wzięło udział 5 Kapitanów w stopniu minimum Kapitana Jachtowego, a najwyższym stopniem był stopień Kapitana Żeglugi Wielkiej. Doświadczenie morskie zostało uwzględnione na podstawie wykazanych przez badanych odbytych mil morskich, których zakres wynosił od 20 000 do 200 000 mil morskich. Badania przeprowadzono w okresie lat 2013-2014, ze względu na ograniczony czas przebywania grupy badanej na lądzie. Po skompletowaniu materiału badawczego, została przeprowadzona indywidualna analiza wypowiedzi badanych oraz analiza grupowa służąca generalizacji trendów oraz postępowań u badanej grupy. Każdy z uczestników wyraził pisemną zgodę na udział w badaniu.

Wyniki

W przeprowadzonym badaniu szczególną uwagę zwrócono na wymienione przez Kapitanów rodzaje stresorów występujących podczas żeglugi oceanicznej. Dodatkowo omówiono poziom postrzegania i radzenia sobie ze stresem w badanej grupie, oraz świadomość zachowania prozdrowotnego mającego wpływ na potencjał zdrowia.

Wnioski

Osoby pełniące funkcję Kapitana na rejsach oceanicznych, wykazały się znajomością własnych stresorów towarzyszących podczas żeglugi. Dodatkowo wykazały się działaniami prowadzącymi do zachowania potencjału zdrowotnego. Osoby badane nie wykazały reakcji antyzdrowotnych i tendencji prowadzących do wystąpienia skutków powodowanych przez dystres.

Słowa kluczowe: zdrowie psychiczne, stres, potencjał zdrowotny, żeglarstwo.

Abstract

Introduction

The awareness of the stressors and how to cope with stressful situations has an impact on the health of people who practice the professions associated with a great responsibility for the health and lives of others, such as, medical consultants, nurses and firefighters. Practising the

profession of yacht captain is associated with responsibility for the crew and a sailing vessel in various conditions, and therefore is inseparably linked with the occurrence of stressful situations. To the best of our knowledge, so far, little studies, in terms of stress, were conducted on captains, taking long cruises, such as transoceanic sailing,.

Materials and methods

In the presented work, 5 captains were studied. The qualitative research, with the use of an expert narrative interview, was used. The open-depth interviews with selected group of captains were performed, with a particular attention to the, indicated by responders, stressors occurring during transoceanic sailing. In addition, the level of perception and coping with stress in the study group, and awareness of healthy behaviour, affecting health of responders were discussed.

Results

The responders demonstrated the knowledge of the stressors associated with their profession. In addition, they demonstrated the ability to take action, aimed to preserve the health potential. Moreover, the subjects showed no unhealthy tendencies leading to the effects caused by distress.

Conclusions

The presented studies have confirmed the presence of stressors in the captain profession, however experienced captains showed high level of coping with stressful situation, proving their good and multidirectional training in their profession, also from psychological point of view. The scaled-up studies should be however incorporated into future research, including more developed tools to evaluate the intensity of individual stress and distress in captains.

Key words: Naval Medicine, Stress Psychological, Mental Health, Sailors.

Wprowadzenie

Zagadnienie związane ze stresem u osób zajmujących się zawodów żeglarstwem, jest bardzo szerokie. Biorąc pod uwagę żeglarstwo, jako sport, który jest zaliczany do sportów o podwyższonym stopniu ryzyka, można przyjąć, iż stres jest nieodłączną cechą towarzyszącą całej załodze, a w szczególności Kapitanowi. Na przestrzeni lat pojęcie stresu zyskało wiele definicji. Na podstawie badań, w których naukowcy, socjologowie, psychologowie usiłowali uzyskać jednoznaczną definicję pojęcia. Każda jednostka w swoim rozwoju dąży do pozyskania umiejętności efektywnego radzenia sobie w sytuacjach, w których pojawia się presja czasu, zagrożenie bezpieczeństwa lub inne indywidualne stresory dla jednostki. Podstawowe skuteczne działanie może odbywać się w sytuacji, gdy jednostka posiada świadomość oddziaływania negatywnych bodźców, mających wpływ na nasze ciało i umysł, zmierzające do zaburzenia prawidłowego funkcjonowania organizmu. W definicji słownika polski są opisane jedynie negatywne bodźce fizyczne i psychiczne prowadzące do zaburzeń czynnościowych.^v Zdaniem R. Kretschmanna „typowe sposoby reagowania w sytuacji stresu to normalne procesy przygotowujące organizm psychicznie i fizycznie do reakcji obronnych, poszukiwawczych, do ucieczki lub ataku^{vi}. Stresem można także nazwać „zakłócenie równowagi pomiędzy wymaganiami środowiska a cechami i reakcjami jednostki”^{vii}. Natomiast R.S Lazarus i S. Folkamn stres definiują w następujący „określona relacja między osobą a otoczeniem, która oceniana jest przez osobę, jako obciążająca lub przekraczająca jej zasoby i zagrażająca jej dobrostanowi^{viii}”.

W psychologicznych koncepcjach stresu, są wymienione wszystkie bodźce, które mogą wywoływać mobilizację organizmu, a w specyficznych przypadkach prowadzi do zaburzeń prawidłowych czynności.

Material i metody

W badaniu został wykorzystany narracyjny wywiad ekspercki, jako jedna z metod stosowanych w badaniach jakościowych. Został on przeprowadzony z celowo wybraną grupą Kapitanów, za pomocą otwartych wywiadów pogłębionych. Na potrzeby pracy został wybrany narracyjny wywiad ekspercki. Umożliwia on poznawanie zagadnień związanych z życiem społecznym. Przeprowadzany jest w celu zebrania opinii, do badań nad konkretnym zagadnieniem. Warunkiem poprawnie przeprowadzonego wywiadu, są właściwie opisane dyspozycje, które opierają się na jasno określonych zasadach.^{ix}

Zakres pytań był ukierunkowany na środowisko, w którym sytuacje stresowe mogły się pojawiać. Wywiad zawierał kilka założeń, które stricte odnosiły się do zagadnień w dziedzinie stresu w środowisku zawodowym^x. Dodatkowo wywiad zawierał pytania o sposoby redukcji stresu oraz o indywidualne zachowania w sytuacjach związanych ze stresem. Wszelkie poruszone rozpatrywania opierały się na subiektywnym postrzeganiu zdrowia, co miało na celu rozdzielenie rozumienia definicji stresu oraz stresorów przez badanych. Dodatkowymi informacjami, które zostały ukazane w toku badań, były informacje odnośnie wpływu sytuacji stresowych, przeżywania stresu i reagowania na stresory, na życie osobiste badanego i jakie konsekwencje łączą się z zaistniałymi sytuacjami. Pytania podczas wywiadu we wstępnej fazie nie były przedstawiane w bezpośrednim odniesieniu do tematyki pracy, lecz zostały użyte, jako pomocnicze w trakcie prowadzenia rozmowy. Osoby badane zostały zapoznane z ramami, w których wywiad powinien się odbywać. Pytania odnosiły się do wypowiedzi i miały za zadanie określenie kierunku rozmowy, bez wpływu na rodzaj

odpowiedzi. W celu zrozumienia pojęć związanych ze stresem, zjawisk towarzyszących sytuacjom oraz sposobów walki i zapobiegania stresorom, pytania były do siebie podobne.

Wyniki

Przypadek nr 1

61 letni Kapitan Jachtowy. Udokumentowane około 30 000 tysięcy mil morskich. Wykształcenie kierunkowe inżynierskie. W pierwszy rejs wypłynął w wieku 30 lat, w roli załogi. W wieku 32 uzyskał stopień Kapitana Jachtowego. Przez pewien okres w życiu pracował, jako Kapitan zawodowy. W upływie kilku lat, wrócił do pracy w wyuczonym zawodzie, a rejsy zamienił na wydarzenia okazjonalne, które odbywają się 2-3 razy w roku. Każdy z nich o długości powyżej 14 dni, podzielone na etapy trwającymi powyżej 5 dni. Rejsy odbywa zazwyczaj w rejonach wybrzeży Atlantyk i Pacyfiku. Na początku rozmowy, badany ostrzegł, że nie posiada wielu historii, z których wynosi się opowiadania o 'niesamowitych przygodach', takie momenty w żegludze uzasadnił wypowiedzią „dobry żeglarz nie ma historii, w których opowiada niezwykle, niebezpieczne momenty – dobry żeglarz takich sytuacji na wodach świata unika”. Badany określił takie zdarzenia, jako wysoce stresogenne. Podkreślając swoje doświadczenie dodał, iż tylko zła pogoda jest sytuacją, które wywołuje u niego strach i obawy, nad którymi jak podkreśla, panuje. W trakcie wywiadu zostały wymienione dwie składowe złej pogody, które przez badanego były uważane za największe stresory. Pierwszą z nich była utrata napędu jachtu, czyli żagli oraz silnika. Taka sytuacja, gdy jacht znajdował się w położeniu nawietrznym, w małej odległości od lądu, wiatr i fale mogły zdryfować jacht na niebezpieczne skały. Takie połączenie sytuacji, dla badanego było największym generatorem stresu.

W trakcie rozmowy często do nich powracał, ton głosu można było uznać za ostrzegawczy, a wypowiedzi miały charakter rad. Kolejnym aspektem rozmowy był porządek na jachcie i rozdysponowanie funkcji na jachcie. Dobitnie podkreślał, że bałagan na jachcie może prowadzić w czasie sztormu do nieszczęścia.

Przypadek nr 2

85 letnia respondentka w stopniach: Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej (j.kpt.ż.w.), Kapitan Motorowodny Żeglugi Wielkiej (kpt.m.ż.w.), Kapitan Jachtowy (kpt.j.). Odbyty staż morski 90 000 mil morskich. Z wykształcenia lekarz, pracująca w zawodzie kierunkowym do emerytury. Stopnie kapitańskie uzyskała w następującej kolejności j.kpt.ż.w. rok 1961, kpt.m.ż.w. rok 1990, kpt.j. rok 2000. Pierwszy odbyty rejs morski, odbyła w roku 1956. Była współtwórczynią pierwszej w Polsce „Szkoły pod Żaglami” Krzysztofa Baranowskiego. Swoje doświadczenie opisywała w trakcie rozmowy na podstawie jednego rejsu, który jak zaznaczyła ze względu na specyficzny charakter i długość, zawierał w sobie cechy wszystkich rejsów, w których brała udział. Badana pełniła funkcję lekarza pokładowego, oraz oficera. Długość rejsu wynosiła 278 dni, odległość pokonana to 26 530 mil morskich. Załogę

żaglowca stanowili uczniowie w wieku 16 lat. Badana podkreśliła, że podczas planowania rejsu, najważniejszy element, na który poświęcono najwięcej czasu, był dobór załogi i kadry. „Jeżeli pływam samotnie, to moja odpowiedzialność jest dużo mniejsza. Co ryzykujesz? Swoje marne życie i wartość jachtu. Jeśli masz załogę to ta odpowiedzialność jest ogromnie większa”. Przy pytaniu odnośnie stresorów, badana za największy wymieniła dobór załogi i ich umiejętności, „Jeśli to są doświadczeni żeglarze i możesz wykluczyć pewnie głupie, niedojrzałe zachowania (...). To właśnie rzutuje na wielkość stresu Kapitana, z kim on żegluje”. Badana знаła swoje stresory, które występują przed i po rejsie. Znała definicję stresu, która dla niej oznaczała wszelkie sytuacje, prowadzące do zaburzeń podejmowania racjonalnych i bezpiecznych decyzji. W odniesieniu do minimalizowania stresu, badana stwierdziła, że łatwo sobie radziła z minimalizowaniem stresu. Miało temu służyć pływanie z osobami, nie tyle doświadczonymi, co sobie znanymi. Badana również stwierdziła, że do każdych warunków pogodowych na morzu da się przygotować jacht, załogę i plan rejsu. Aczkolwiek złe warunki na morzu, zawsze są momentami lekko stresującymi dla niej. Na koniec rozmowy Pani Kapitan dodała, że znacznie więcej stresu przysparza jej funkcja lekarza pokładowego, niż funkcja Kapitana.

Przypadek nr 3

Wiek 65 lat. W wieku 28 lat odbył pierwszy rejs na wodach śródładowych. Dwa lata później uzyskał uprawnienia do prowadzenia jachtów w granicach 2 mil morskich od brzegu. Badany opisał dwa przypadki, które jego zdaniem były najbardziej stresujące w dotychczasowej karierze prowadzenia jachtów. Pierwszym zdarzeniem było utracenie członka załogi przy manewrach w złej pogodzie. Sytuacja była tak stresująca dla niego, że nie pamięta dokładnego przebiegu czynności. Badany opisuje wszelkie działania podjęte przez niego, jako działania instynktowne i automatyczne. Drugim momentem w jego historii dowodzenia jachtem, była utrata napędu jachtu. Wspomina daną sytuacją, wręcz analizując jej przebieg. Na pytanie, jakie obawy odczuwał podczas awarii, odpowiada, że największy strach czuł o życie członków załogi. Cytując Jego słowa można, bardziej przybliżyć sytuację, „co tam jacht, trochę desek, metalu i bawełny. Moje życie? Jak złapię się tratwy to sobie poradzę, ale załoga. Oni wyruszając w rejs zaufali mi bezgranicznie. Nie miałem miejsca na błędne decyzje”. Badany twierdzi, że obu sytuacji można było uniknąć poprzez dokładne i skrupulatne przygotowanie do żeglugi. Respondent twierdzi, że największymi dla niego stresorami są warunki atmosferyczne i poczucie bezpieczeństwa o życie załogi. Stres u niego powoduje jasne i skoncentrowane działanie. Jak najszybciej usiłuje go zażegnać i powrócić do sytuacji spokoju. Ma świadomość, że stres jest nieuniknionym zjawiskiem podczas żeglugi oraz zna skuteczne, własne metody walki ze stresem.

Przypadek nr 4

Wiek 28 lat. Z żeglarstwem związany od wczesnych lat młodzieńczych. W wieku 21 uzyskał pierwszy stopień żeglarski, a w wieku 25 uzyskał stopień Kapitana Jachtowego. Ukończył studia na Akademii Wychowania Fizycznego, na kierunku sport, żeglarstwo. Ilość

pokonanych mil morskich, w ilości 50 000 świadczy o dużym doświadczeniu w żegludze. Podczas wywiadu osoba wyznaje, że dobrze zna pojęcie stresu. Jako jedyna potrafi wymienić definicję stresu. Potrafi podzielić stres na pozytywny i negatywny. Badany bardzo dobrze posługuje się terminami naukowymi w odniesieniu do stresu i jego wpływu na zdrowie człowieka. Zna jego negatywne skutki, w związku z tym stara się je minimalizować, z obawy przed utratą potencjału zdrowotnego. Źródła stresu, przez badanego zostały sklasyfikowane w następującej kolejności: Wypadnięcie człowieka za burtę, zatopienie jachtu, utrata jachtu, złe warunki atmosferyczne.

Jednakże, podkreślił, że większość sytuacji wymienionych, zaczyna się w złych warunkach atmosferycznych. Według oceny Kapitana, gdy jacht jest przygotowany do żeglugi w każdych warunkach pogodowych, profesjonalnie i rzetelnie. Poziom stresorów obniża się dla niego o $\frac{3}{4}$. Natomiast stresorem, nad którym nie ma dużej kontroli, jest nim zachowanie członków załogi. Badany stwierdza, że można przeprowadzić wstępny dobór załogi, ale nie zawsze można uniknąć obecności osób lekkomyślnych w załodze. Zawsze przed rozpoczęciem rejsu, tłumaczy i objaśnia prawidłowe zachowania na jachcie, ostrzega przed podejmowaniem pochopnych decyzji, które mogą prowadzić do utraty zdrowia bądź życia. Jako techniki walki ze stresem wymienia: dobre przygotowanie jachtu i uświadamianie załogi. Na koniec dodaje, że stres jest nieodzowny w trakcie rejsu i powinien on być pomocnikiem w działaniu. Jeśli kogoś paraliżuje i uniemożliwia sprawne podejmowanie decyzji, powinien zmienić zawód.

Przypadek nr 5

Wiek 70 lat. Wykształcenie kierunkowe badany zdobył w Gdańskiej Szkole Morskiej. W wieku 28 uzyskał stopień Kapitana Jachtowego Żeglugi Wielkiej. Od roku 1986 pracuje w zawodzie i świadczy swoje usługi, jako Kapitan. W roku na morzu spędza 9 miesięcy, prowadząc żeglugę oceaniczną. Przebytych mil morskich 200 000. W ostatnich 4 latach połowę czasu żeglugi spędza na wodach arktycznych, prowadząc żeglugę w wodach częściowo zamrożonych. Na początku rozmowy, badany stwierdza, że temat stresu jest mu bardzo bliski, ze względu na problemy zdrowotne, które towarzyszyły mu, kiedy zaczynał żeglugę w wodach Arktyki. Przez pierwsze 2 miesiące, jak sam wnioskuje, cierpiał na bezsenność wywołaną długotrwałym stresem. Stres był związany z obawą przed zderzeniem z górą lodową lub utknięciu w lodowym potrzasku. W momencie ustąpienia objawów, badany przeanalizował całą sytuację i doszedł do wniosku, że po adaptacji do nowych obszarów pływania oraz poznaniu nowego akwenu, stres ustąpił a wraz z nim zniknęły jego objawy, przejawiające się bezsennością. Na pytanie czy zna swoje stresory, wymienia je w kolejności: Niebezpieczny akwen żeglugi, nieprzewidywalność miejsca, złe warunki pogodowe, zawodność jachtu.

Na pytanie o umiejętności radzenia sobie ze stresem. Badany stwierdza, że dla niego wystarczy dobrze przygotować jacht i skompletować informacje, a żegluga będzie wykazywała się minimalną ilością stresu. W sytuacjach, w których stres był nie do uniknięcia, badany opowiada o swoich reakcjach w sposób pewny. Przede wszystkim twierdzi, że sytuację niebezpieczną trzeba rozwiązać w jak najkrótszym czasie, aby nie stwarzała zagrożenia dla uczestników rejsu. Największymi nieprzewidywalnymi stresorami są dla niego

zachowania załogi. „Nie mogę każdego pilnować i w każdym momencie. Na jachcie chwila nieuwagi może kosztować kalectwo, bądź życie”. W końcowym etapie rozmowy, badany wyraża swe obawy przed utratą potencjału zdrowia, wywołaną przez stres, zna jego skutki i stara się ich unikać. Jak sam podkreślił, nie przydarzyło mi się przeniesienie stresu na ład związany z rejssem.

Dyskusja

Środowisko, w jakim przebywają osoby odbywające żeglugę transoceaniczną jest bardzo specyficzne. Głównymi czynnikami zagrożenia, jakie można wymienić to: długotrwała izolacja, przebywanie na małej powierzchni z innymi osobami, narażenie na konflikty, poczucie zagrożenia życia, złe warunki atmosferyczne, wytrzymałość i uwarunkowanie bezpieczeństwa od sprzętu jachtowego. Dodatkowo należy podzielić czynniki stanowiące zagrożenie dla jednostki ze względu na rodzaj: zagrożenia fizyczne, zagrożenia psychospołeczne. Niezależnie od wieku osób uczestniczących w badaniu, ich doświadczenia i stażu morskiego, pierwszym i najważniejszym wymienianym stresorem są złe warunki atmosferyczne. Wszelkie opisy sytuacji, kiedy pojawiały się momenty stresowe, były następstwami związanymi z żeglowaniem w warunkach sztormowych. Podejmowanie decyzji o znaczeniu strategicznym dla całej wyprawy, ma niebagatelny wpływ na szczęśliwe zakończenie rejsu. Jednym z pierwszych objawów braku snu i wyczerpania pracą fizyczną i umysłową jest zmęczenie. Zmęczenie u żeglarzy może prowadzić do wielu pomyłek, które na oceanie nie umożliwiają powtórzenia zadania. Doświadczeni żeglarze w sytuacjach ciągłego zmęczenia, potrafią rozpoznać pierwsze symptomy i efektywnie wykorzystywać czas i pracę załogi, aby każdy możliwy czas przeznaczyć na odpoczynek^{xi}. Co ciekawe, żaden badany nie wykazał braku źródeł stresu i zagrożeń na morzu. Może to świadczyć o rozwadze i szacunku do sił natury. Postrzeganie stresorów przez przebadanych Kapitanów wynika z indywidualnych doświadczeń i cech charakteru, które stanowią o ich możliwości przystosowania do zaistniałej sytuacji. Reagowanie na źródła stresu w oceanie badanych, w większości przypadków przebiegało poprzez wewnętrzną motywację do powrotu do stabilizacji emocjonalnej i mobilizację działań jednostki. Takie zachowania odnoszą się do reakcji nieswoistych na stres, opisywanych w literaturze mianem walki^{xii}. Z analizy wypowiedzi wynika, że jedyną skuteczną możliwością poradzenia sobie z sytuacjami stresowymi, jest własne działanie i racjonalne podejmowanie decyzji. Ciekawym przypadkiem jest przypadek nr 2, w którym to badana osoba, wymieniła w pierwszej kolejności dobór załogi. Dopiero w drugiej kolejności wymieniła warunki atmosferyczne, zaznaczając, iż większość sytuacji stresowych związanych z pogodą, można uniknąć przez skrupulatny dobór załogi. W wypowiedziach badanych przejawiały się również obawy przed zawodnością jachtu. W 3 przypadkach osoby w trakcie wywiadu przyznały, iż mniej sytuacji stresowych pojawia się w trakcie rejsów samotniczych, w odróżnieniu od żeglugi na stanowisku Kapitana w rejsie załogowym. Co potwierdza większe obawy badanych o życie załogi, bardziej niż o własne.

W dużym stopniu można stwierdzić, że większość stresorów oddziałujących na osoby w trakcie żeglugi jest nie do uniknięcia, ze względu na niezależność występowania, mowa tutaj o warunkach pogodowych^{xiii}. Inaczej wygląda sytuacja z wytrzymałością konstrukcyjną jachtu, gdyż sytuacje związane z awariami według badanych można sprowadzić do minimum poprzez dokładne badania konstrukcyjne i racjonalne inwestowanie w jacht.

Najciekawszym spostrzeżeniem towarzyszącym badaniom, okazał się brak wymienionych sytuacji stresowych, odnoszących się do kolizji morskich. Przy założeniu, że jest planowany rejs o długości 2500 mil morskich w ciągu 30 dni i każdego dnia możemy spotkać 6 statków, ryzyko zderzenia będzie wynosiło $1/514^{xiv}$.

U większości osób badanych, opinie na temat wpływu stresu na ich postępowanie, wykazywały mobilizację do działania i rozwiązywania zaistniałych sytuacji stresowych w małym zakresie czasowym. Badani podkreślają jak ważny jest odpoczynek Kapitana podczas trwania złej pogody, gdyż w sytuacji wymagającej Jego interwencji, jest On w stanie podejmować szybkie, bezpieczne i racjonalne decyzje.

Wnioski

Osoby badane w dużym stopniu znają stresory towarzyszące podczas żeglugi oceanicznej. Są również świadomi, iż nieodłączną cechą towarzyszącą żegludze jest stres. Strategie radzenia sobie ze stresem, które opisują osoby badane i starają się stosować można przedstawić w kolejności: Przygotowanie jachtu oraz załogi do ciężkich warunków atmosferycznych, skrupulatny dobór załogi, obserwacja zmian warunków atmosferycznych, unikanie złych warunków atmosferycznych, odpoczynek w trakcie rejsu.

Oceniając grupę badaną i ich zachowania, można określić, że wszystkie przebadane osoby wykazują silne działania ukierunkowane na zachowania prozdrowotne. Wymienione czynności przez badanych, mają służyć do zminimalizowania występowania stresorów lub zminimalizowania oddziaływania ich na zdrowie, w przypadku ich pojawienia. Nie zostały wymienione przez badanych zachowania antyzdrowotne. Efekty zdrowotne towarzyszące żeglarzom podczas rejsu, w przygotowaniach do niego jak i po zakończeniu, są zależne w dużej mierze od sposobu, w jaki żeglarze realizują swoją pracę. To jak jednostka postrzega sytuację, w której się znajduje, w jaki sposób je odbiera i jak mocno wywierają na nią wpływ, determinuje jej podejmowane działania zmierzające do redukcji stresorów i powrotu do stanu równowagi. Ocenia się, że składowe, które determinują skuteczność i intensywność to między innymi wiedza, przekonania, warunki środowiskowe i same indywidualne cechy zaistniałej sytuacji^{xv}. Po przeciwnej stronie znajdują się czynniki chroniące, które służą do niwelowania negatywnych oddziaływań tych pierwszych i kierują jednostkę do wzrostu jej odporności i zmniejszenia ryzyka nieomagań zdrowia^{xvi}. Wnioski, które można zinterpretować w badaniach mogą świadczyć, iż funkcja Kapitana w żegludze oceanicznej, jest funkcją, której powinny podejmować się osoby potrafiące zapanować nad stresem, nie być podatnym na działanie stresorów w stopniu prowadzącym do wystąpienia skutków powodowanych przez dystres.

Wykaz piśmiennictwa / References

ⁱ <http://www.nejm.org/doi/full/10.1056/NEJMoa060357#t=article> (2016).

-
- ii <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1046/j.0309-2402.2003.02853.x/abstract?userIsAuthenticated=false&deniedAccessCustomisedMessage=> (2016).
- iii <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2408543/> (2016).
- iv Baranowski K., *Praktyka Oceaniczna*, Warszawa 1984, str. 105.
- v Sobol E., *Popularny słownik języka polskiego*, Warszawa 2001, s. 966.
- vi Kretschmann R., *Stres w zawodzie nauczyciela*, Gdańsk 2003, s. 36.
- vii Titkow A. *Stres i życie społeczne. Polskie doświadczenia*, Warszawa 1993, s. 104.
- viii Lazarus R.S., *Paradygmat stresu i radzenia sobie*, „*Nowiny Psychologiczne*”, 3-4, 1986, s. 7.
- ix Pilch T., Bauman T., *Zasady badań pedagogicznych. Strategie ilościowe i jakościowe*, Warszawa 2001, s. 92.
- x Pilch T., Bauman T., *Zasady badań pedagogicznych. Strategie ilościowe i jakościowe*, Warszawa 2001, s. 328.
- xi Baranowski K., *Praktyka Oceaniczna*, Warszawa 1984, str. 105.
- xii H. Selye, *Stres okiełznany*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1979, s. 25.
- xiii Baranowski K., *Praktyka Oceaniczna*, Warszawa 1984, str. 127.
- xiv Baranowski K., *Praktyka Oceaniczna*, Warszawa 1984, str. 108.
- xv Aouil B., *Strategie i style radzenia sobie ze stresem w sytuacji kryzysowej*, <http://www.psychologia.net.pl/artykul.php?level=119> (2014).
- xvi Radomska A., Bronisławska K., *System rekomendacji programów profilaktycznych i promocji zdrowia psychicznego*, Krajowe Biuro do Spraw przeciwdziałania Narkomanii, Warszawa 2010, s. 17.