

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA ŠPORT

DIPLOMSKO DELO

MOJCA BRAČKO

Ljubljana, 2010

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA ŠPORT

Izbrani psihološki parametri slovenskih športnih pilotov
DIPLOMSKO DELO

MENTOR

izr. prof. dr. Damir Karpljuk

SOMENTORICA

asist. dr. Maja Meško, univ. dipl. psih.

RECENZENT

izr. prof. dr. Matej Tušak

Avtor dela
MOJCA BRAČKO

Ljubljana, 2010

ZAHVALA

»Vse naše sanje se lahko
uresničijo- če imamo dovolj
poguma, da jih uresničimo.«
(Walt Disney)

Najprej bi se zahvalila svojim staršema, da sta mi sploh omogočila ta študij, za veliko moralne podpore, da sta vedno verjela vame in me z ljubeznijo podpirala.

Od najbližjih je še nekaj oseb, katerim se želim zahvaliti za vso podporo in pomoč, in to svojemu partnerju, bratu, njegovi partnerki in prijateljem.

Izredno sem hvaležna izjemnemu človeku izr. prof. dr. Damirju Karpljuku za nesebično pomoč, nasvete in prijaznost.

Velika zahvala gre tudi asist. dr. Maji Meško, ki mi je pomagala pri pripravi diplomskega dela.

Posebna zahvala gre izr. prof. dr. Mateju Tušku, ki mi je stal ob strani ves čas mojega študija na Fakulteti za šport in mi je bil vedno pripravljen prisluhniti in pomagati.

Ključne besede: športni piloti, stres, strategije spoprijemanja s stresom, osebnost, osebnostna struktura, BFQ.

Izbrani psihološki parametri slovenskih športnih pilotov

Mojca Bračko

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, 2010

Število strani: 47, število tabel: 6, število virov: 71.

IZVLEČEK

Raziskave o strategijah spoprijemanja s stresom in osebnosti pilotov so pokazale, da obstaja nekaj strategij spoprijemanja s stresom ter osebnostnih dimenzij, ki prispevajo k usposobljenosti pilotov.

Namen raziskave je bil ugotoviti, ali se športni piloti razlikujejo od splošne populacije v načinih spoprijemanja s stresom in osebnostnih dimenzijah. V raziskavo je bilo zajetih 160 udeležencev; 80 iz eksperimentalne skupine, ki jo predstavljajo športni piloti, in 80 iz kontrolne skupine, ki jo predstavlja splošna populacija. Podatke smo zbrali s pomočjo vprašalnika za ugotavljanje strategij spoprijemanja s stresnimi življenjskimi okoliščinami (Vprašalnik spoprijemanja s stresom CRI) ter vprašalnika BFQ.

Statistična analiza, ki smo jo opravili s pomočjo t-testa za neodvisne vzorce, je pokazala, da se statistično značilne razlike med športnimi piloti in splošno populacijo v strategijah spoprijemanja s stresom pojavljajo v dimenzijah »kognitivno izogibanje« (kognitivna prizadevanja, da bi se izognili realističnemu razmišljanju o problemu), »iskanje alternativnih nadomestil« (vedenjski poskusi vključevanja v nove dejavnosti in ustvarjanja novih virov zadovoljitve) ter »emocionalno izlitje oziroma izpraznjenje« (vedenjska prizadevanja, da bi sprostiti napetost s sproščanjem negativnih emocij). Rezultati so pokazali, da športni piloti uporabljajo strategije, usmerjene k problemu, oziroma obvladujejo problemske situacije. Rezultati na osebnostnem vprašalniku pa so pokazali, da se razlike med športnimi piloti in splošno populacijo pojavljajo v dimenzijah energija, sprejemljivost, vestnost ter odprtost.

Key words: sport pilots, stress, stress-coping strategies, personality, personality structure, BFQ questionnaire.

Selected psychological parameters of Slovenian sport pilots

Mojca Bračko

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, 2010

Number of pages: 47, number of tables: 6, number of references: 71.

Abstract

Studies on pilots' stress-coping strategies and personalities have identified particular personal dimensions that influence a pilot's qualification.

In our study we aimed to analyze, by means of the Coping Responses Inventory - CRI and the BFQ questionnaire, the stress-coping strategies and personality profiles of Slovenian sport pilots.

The study aimed to establish whether sport pilots differ from the general population in terms of their stress-coping styles and personality characteristics. The study involved a sample of 160 subjects, 80 of whom were sport pilots of the experimental group while another 80 were members of the general population of the control group. Data were collected using an inventory for establishing strategies for coping with stressful life situations (Coping Responses Inventory – CRI) and personality BFQ questionnaire.

The statistical analysis, which was based on the t-test for independent samples, identified statistically significant differences between the sport pilots and the general population in the dimensions of 'cognitive avoidance' (cognitive effort to avoid a realistic consideration of a problem), 'seeking of alternative substitutes' (behavioural attempts to engage in new activities and create new sources of satisfaction) and 'emotional discharge or emptying' (behavioural attempts to alleviate tension by venting negative emotions). The results showed that sport pilots use strategies focused on a problem and that they cope with problem situations effectively. The results also showed that the sport pilots differed from the general population in the following dimensions: ENERGY, AGREEABILITY, CONSCIENTIOUSNESS and OPENNESS.

Kazalo

Uvod	7
1 Stres	7
1.1 Izvori stresa (stresorji)	8
1.2 Opredelitev pojma spoprijemanje s stresom	9
1.3 Strategije spoprijemanja s stresom.....	10
1.4 Individualnost strategij spoprijemanja s stresom	17
1.5 Strategije spoprijemanja s stresom pri pilotih.....	18
2 Osebnost	20
2.1 Definicije osebnosti	20
2.2 Velikih pet faktorjev osebnosti	22
2.3 Dimenzije modela velikih pet	25
2.4 Osebnost pilotov	27
3 Definicija zasebnega (športnega) pilota in pridobitev licence PPL(A)	29
4 Namen proučevanja	31
5 Cilji proučevanja.....	31
6 Delovne hipoteze	31
7 Metode dela	32
7.1 Vzorec merjencev	32
7.2 Pripomočki in vzorec spremenljivk	32
7.3 Metode obdelave podatkov	35
8 Rezultati	36
9 Razprava	39
10 Literatura.....	43

Uvod

1 Stres

V strokovni literaturi zasledimo različne opredelitve stresa. Avtorji ga najpogosteje opredelijo kot telesno in psihološko obremenjenost organizma, ki nastane kot prilagoditveni odgovor na dražljaje v okolju (Fontana in Abouserie, 1993; Statt, 1990; Tomori, 1990) in se izraža v različnih simptomih, kot so glavobol, telesna in psihična utrujenost, pomanjkanje energije, anksioznost, zaskrbljenost, živčnost, napetost, razdražljivost, težave s koncentracijo, zmanjšana produktivnost in kakovost dela (Braham, 1994; Černelič, 1999; Luban – Plozza in Pozzi, 1994; Powell, 1999).

Stres je specifičen odnos med posameznikom in okoljem, ki ga posameznik oceni kot obremenjujočega ali pa kot takega, ki presega njegove sposobnosti upora in s tem ogroža njegovo blaginjo. Dejali bi lahko, da se takrat od posameznika zahteva več, kot je sposoben narediti, in se počuti ogroženega. Če razvijamo razmišljanja, lahko naprej rečemo, da lahko stres sproži tudi podobremenitev, kjer kapacitete posameznika presegajo zahteve okolja in gre za nezadosten izziv (Rungapadiachy, 2003).

O stresu lahko govorimo kot o sestavnem delu življenja, saj se vsak dan srečujemo z različnimi fizičnimi, psihičnimi, socialnimi in kulturnimi stresorji. Obvladujemo ga na različne načine in z različnimi sredstvi. Odpornost na stres si lahko posameznik okrepi na različne načine glede na možnosti in razmere, v katerih živi. Osnova prizadevanja za preprečevanje neugodnih posledic stresnih situacij je celoten način življenja, ki je v skladu s človekovimi telesnimi potrebami, čustvenimi težnjami in njegovimi socialnimi vrednotami (Tomori, 2000).

Stres je pogosto pojmovan kot najpogostejša bolezen moderne dobe. Je vzorec negativnih fizioloških stanj in psiholoških odzivov, ki se pojavijo v situacijah, v katerih zaznamo ogrožanje svoje dobrobiti in čutimo, da se z njim ne moremo spoprijeti (Lazarus in Folkman, 1984; Hill, 2001). Je notranji odgovor posameznika na vsak zunanji dogodek ali situacijo, ki vpliva nanj – stresor. Ljudje se pri svojem zaznavanju stresorjev in reagiranju nanje medsebojno razlikujemo. Kar nekoga moti, ni nujno moteče za drugega in obratno (Šfiligoj, 1999).

1.1 Izvori stresa (stresorji)

Izvor stresa, imenovan stresor, je lahko nekaj, kar človeku pomeni oviro, zahtevo, obremenitev ali izziv. Pojavom, ki telesno ali duševno obremenjujejo našo osebnost, pravimo stresorji (Musek, 1993). Dojemanje in učinkovanje stresorjev je odvisno predvsem od značilnosti posameznika in nekaterih značilnosti stresorjev, kot so pomembnost stresorja za posameznika, njegovo trajanje, moč in pogostost (Looker in Gregson, 1993).

Vsi stresorji niso škodljivi ali obremenjujoči. Tako lahko ločujemo pozitivni stres ali eustres od negativnega stresa ali distresa. Psihološko so pomembni predvsem tisti stresorji, ki povzročajo duševne ali vedenjske učinke. Takšnih pa je veliko. Raziskovalci so ugotovili, da so obremenjujoči stresi lahko posledice delovanja enkratnih hudih stresnih dogodkov, lahko pa so posledica delovanja ponavljajočih se vsakdanjih drobnih stresov. Drobni stresi so lahko prijetni in spodbudni, lahko pa so neprijetni. Drobni pozitivni stresi so lahko pomembna sestavina našega dobrega počutja in kakovosti našega življenja (Musek, 1993).

Povzročitelji stresa lahko izvirajo iz dela, družinskega okolja ali pa iz osebnostnih značilnosti posameznika. Pri delu se pogosto pojavlja stres zaradi enoličnega in dolgočasnega dela, ki lahko povzroči frustracijo, brezbržnost, zmanjšuje delovni učinek in povečuje število napak in nezgod pri delu. Še pogosteje pa stres na delu nastaja zaradi čezmernih obremenitev, nezadovoljstva z delom, povečane odgovornosti, tekmovalnosti, občutka neustreznosti in slabih medosebnih odnosov (Možina, 1998). Pomembni izvori stresa so ne glede na panogo: časovni pritiski, nezmožnost vplivanja na obseg dela, nezmožnost razporejanja svojega dela, neupoštevanje delavčevega mnenja (Molan, 2005). Nagnjenost k stresu je zlasti pogosta pri ljudeh z veliko delovno vneto, stalno napetostjo in nestrpnostjo in ljudeh, ki delajo pod nenehnim pritiskom (Možina, 1998).

1.2 Opredelitev pojma spoprijemanje s stresom

Po Lazarusu in Folkmanu (1984, v Taylor, 1995) je spoprijemanje s stresom oziroma »coping« proces izpolnjevanja notranjih ali zunanjih dejavnikov, ki jih posameznik oceni kot bremenilne oziroma kot takšne, ki presegajo njegove zmožnosti. Spoprijemanje je tako sestavljeno iz intrapsihičnih dosežkov ali dosežkov, usmerjenih v akcijo, katerih namen je obvladati notranje ter zunanje zahteve in konflikte med njimi. Spoprijemanje s stresom je dinamičen proces. Predstavlja serijo izmenjav med osebo in okoljem, pri čemer imata vsak svoje vire, zahteve, vrednote in obveze. Ves proces ni samo enkratna akcija posameznika, ampak več odzivov, s katerimi posameznik in okolje vplivata drug na drugega. Billings in Moss (1987, v Skinner in Welborn, 1994) definirata spoprijemanje s stresom kot kognitivni in vedenjski odgovor na specifične stresne dogodke. Carver, Scheier in Weintraub (1989, v Skinner in Welborn, 1994) govorijo o procesu izvajanja potencialnega odgovora na grožnjo, Endler in Parker (1990, po Skinner in Welborn, 1994) govorita o odgovoru na okoljske in psihološke zahteve v določeni stresni situaciji, Fleishman (1984, v Skinner in Welborn, 1994) opredeljuje spoprijemanje kot očitno in prikrito vedenje, ki je usmerjeno k zmanjševanju ali odstranjevanju psihološkega stresa ali vzrokov stresa, McCrae (1982, v Skinner in Welborn, 1994) opredeljuje spoprijemanje kot vedenje, ki olajša emocionalno napetost in/ali rešuje neprijetne probleme, Rosenbaum (1980, v Skinner in Welborn, 1994) govori o uporabi kognicije in samougotovitev pri nadzoru emocionalnih in fizioloških odgovorov, Silver in Wortman (1980, v Skinner in Welborn, 1994) govorita o vsakem odgovoru posameznika, ki naleti na potencialno ogrožujoč izid.

Pojem spoprijemanja s stresom se je v 60-tih letih dvajsetega stoletja pojavil v dveh različnih usmeritvah: ego psihologiji ter v fenomenološko kognitivni teoriji Richarda Lazarusa. Obema usmeritvama je skupno, da izraz spoprijemati se poudarja aktivnost, ki jo v stresni situaciji izvaja posameznik. Procesi spoprijemanja tvorijo nadredno kategorijo, ki vključuje po eni strani obrambne kategorije, pojmovane kot vedenjski slogi, pa tudi realistične načine prevladovanja kritične situacije. Spoprijemanje še vedno delijo na obrambno, ki je po definiciji manj prilagojeno, ter realistično, ki je usmerjeno na problem in po definiciji uspešnejše (Lamovec, 1994).

1.3 Strategije spoprijemanja s stresom

Strategije spoprijemanja predstavljajo še bolj specifične poti razumevanja posameznikovega obvladovanja stresnih dogodkov. Lazarus in Folkman (1984) ločita dva načina oziroma strategiji spoprijemanja: dosežke problemskega reševanja in spoprijemanje, osredotočeno na čustva.

Prvi so poskusi posameznika, da bi storil nekaj konstruktivnega v zvezi s stresnimi razmerami, ki škodujejo, ogrožajo ali izzivajo posameznika. Ta strategija se razvije v otroštvu. Spoprijemanje, osredotočeno na čustva, pa vključuje stremljenje k regulaciji čustvenih posledic stresnega dogodka. Ta strategija se razvije kasneje, v poznem otroštvu ali zgodnji adolescenci. Strategiji pa lahko včasih delujeta skupaj, včasih pa se popolnoma izključujeta (Selič, 1999).

Problemsko usmerjeno spoprijemanje je pogosto zlasti tedaj, kadar je stresna ocena »izziv« oziroma kadar ocena vključuje možnost spreminjanja situacije. To spoprijemanje strategije je zelo podobno strategijam reševanja problemov in je praviloma uspešno. Pri spoprijemanju, usmerjenemu na problem, poskuša oseba, ki je v težavah, spremeniti situacijo, tako da:

- opredeli problem,
- išče alternativne rešitve,
- tehta rešitve glede na negativne in pozitivne posledice,
- išče informacije o tem, kako naj ukrepa,
- se vzdrži impulzivnih in nezrelih reakcij,
- se sooča z osebami ali osebo, ki so povzročile drugemu težave ipd.

Po Seliču (1999) so strategije, usmerjene na problem, vključujejo socialne veščine (asertivnost, intimnost, samorazkrivanje), ki aktivirajo socialno podporo, komunikacijo in/ali pogajanja in strukturiranje (zbiranje informacij o stresorju, premislek o razpoložljivih virih, načrtovanje njihove izrabe, zavedanje vzrokov in posledic stresnega dogajanja – stres monitoring). Spoprijemanje, usmerjeno na problem, je ciljno-analitičen proces, ki je lahko usmerjen v okolje ali Jaz (self) (Kahn, 1964, v Lazarus, Folkman, 1984). S strategijami, usmerjenimi v okolje, poskuša posameznik spremeniti pritiske okolja, ovire, postopke ipd. Strategije, usmerjene v Jaz, pa so

usmerjene v spreminjanje ravni aspiracije, zmanjševanje ego udeležbe, iskanje alternativnih načinov zadovoljitve, spreminjanje vedenja, učenje novih spretnosti in veščin ipd.

Spoprijemanje, usmerjeno v uravnavanje emocij, je navadno tipično »obrambno«, manj učinkovito in ne prinese dobrih rešitev kritične situacije. Pojavlja se takrat, kadar obstaja ocena, da ni mogoče ničesar spremeniti, in je relativno pogostejše pri oceni »škoda/izguba« in »grožnja«. Lazarus in Folkman (1984) delita strategije spoprijemanja, usmerjene v uravnavanje čustev, v dve skupini. Večja skupina vključuje kognitivne procese, usmerjene v zmanjšanje emocionalnih posledic stresa, kot so izogibanje, minimaliziranje, distanciranje, selekcionirana pozornost, iskanje pozitivnih elementov v negativnih dogodkih, pozitivno primerjanje, zanikanje, da je kar koli narobe, jemanje trankvilizatorjev ipd. Druga, manjša skupina kognitivnih procesov, je usmerjena na povečanje emocionalnega stresa. Nekateri posamezniki imajo potrebo, da se najprej počutijo slabše, preden se lahko počutijo bolje (olajšanje lahko doživljajo, če najprej doživijo občutek krivde ali drugo obliko samokaznovanja). Drugi posamezniki pa premišljeno povečujejo svoj emocionalni stres, da bi mobilizirali svoje vire za akcijo (npr. tekmovalci pred tekmovanjem). Določene strategije uravnavanja čustev vodijo k spreminjanju ocene stresnega dogodka (strukture in/ali lastnosti) brez spreminjanja njegovih objektivnih okoliščin. Grožnja se tako zmanjšuje s spreminjanjem pomena samega dogodka ali situacije. Te strategije so ekvivalentne ponovni oceni situacije. Glavna lastnost strategij spoprijemanja, usmerjenih na upanje, optimizem, zanikajo obstoj dejstev, delajo se, kot da se ni nič zgodilo, nočejo spoznati boleče resnice itd. Slednjemu služi tudi obrambno vedenje, saj se obe področji do neke mere prekrivata. Poleg zgoraj omenjenih strategij obstaja še anticipirajoče spoprijemanje, pri katerem posameznik pričakuje oziroma napoveduje problem in njegovo reševanje, kar ima pozitiven preventivni učinek (Bartlett, 1998; Aldwin, 1994).

Folkman in Lazarus (1980, v Taylor, 1995) navajata, da sta obe strategiji primerni za večino stresnih dogodkov, vendar pa igra pri izbiri strategije veliko vlogo narava dogodka. Vitaliano idr. (1990, v Taylor, 1995) so ugotovili, da se ljudje v situacijah, ko je možna konstruktivna rešitev, najpogosteje odločajo za spoprijemanje, usmerjeno na problem, ko pa je stresno situacijo preprosto treba sprejeti, se ljudje bolj

osredotočajo na čustva. Tako se na primer pri težavah v poklicnem delu večina ljudi odloči za direktno akcijo ali iskanje pomoči pri drugih, pri zdravstvenih težavah, ki niso vedno rešljive z direktno akcijo, pa se bolj odločajo za spoprijemanje, osredotočeno na čustva.

Med prvimi klasifikacijami strategij spoprijemanja in prvimi ček-listami za merjenje teh strategij se je pojavila Lestvica mehanizmov spoprijemanja avtorja McCrae (Lamovec, 1990). Ček–lista je vsebovala 28 strategij spoprijemanja s stresom. Vsaka strategija je vključevala 1 do 6 postavk, preizkušanci pa so označili, katere od njih so uporabili v dani situaciji.

Billings in Moos (Billings in Moos, 1984, v Lamovec, 1990) ločita tri vrste strategij:

I. Strategije, usmerjene na oceno

Njihov namen je na novo definirati osebni pomen situacije, predvsem s pomočjo logične analize (npr. razmišljanje o različnih načinih reševanja problema, črpanje iz preteklih izkušenj, zavzemanje perspektive itd.). Tu gre za kognitivno preurejanje in kognitivno izogibanje (Tušak in Tušak, 2001). Kognitivno preurejanje vključuje kognitivne strategije, s katerimi posameznik sprejema realno situacijo in jo spreminja, da bi v njej našel kakšno vzpodbudo. Razvija strategije prepričevanja, da bi lahko bilo še slabše, in poskuša ohraniti pozitivno mišljenje. Kognitivno izogibanje pa vključuje strategije zanikanja strahu ali anksioznosti pri stresnem stanju. Problem zanika in se od realnosti odmika v sanjarjenje.

2. Strategije, usmerjene na problem

Te poskušajo spremeniti ali zmanjšati izvor stresa z delovanjem na stvarno situacijo. Vključujejo iskanje informacij (npr. izvedeti več o situaciji, iskati profesionalne nasvete ipd.) in reševanje problemov (npr. narediti načrt za akcijo in ga izvesti). Aktivno reševanje problema se kaže v izdelovanju alternativnih načrtov in posebnih akcij – strategije za spopad s situacijo, v učenju novih spretnosti za obvladovanje situacije in v razvijanju alternativnih nagrad. Spremeni se vedenje in oblikujejo se novi viri zadovoljstva (Tušak in Tušak, 2001).

3. Strategije, usmerjene na emocije

Te poskušajo obvladati emocije oziroma ustvariti čustveno ravnotežje. So dveh vrst: regulacija čustev (npr. ukvarjati se z drugimi stvarmi, izvajati dihalne vaje itd.) in emocionalno sproščanje (npr. dati čustvom prosto pot, znesti se nad drugim itd.). Prve sta označila kot aktivne kognitivne strategije, druge kot aktivne vedenjske strategije, tretje pa kot strategije izogibanja. Izvedla sta tudi več raziskav, ki so na splošno pokazale, da aktivne vedenjske strategije pozitivno vplivajo na izid, res pa je tudi, da so take strategije možne le tedaj, ko problem ni brezizhoden. Ugotovila sta tudi, da je uporaba katerih koli strategij boljša, kot če jih sploh ne uporabljamo (Lamovec, 1994).

Stone in Neale sta strategije spoprijemanja razdelila v 8 kategorij (Lamovec, 1990):

- distrakcija
- redefinicija situacije
- neposredna akcija
- katarza
- sprejetje
- iskanje socialne pomoči
- sprostitev in
- vera.

Avtorja sta ugotovila, da so v težjih situacijah preizkušanci uporabljali več katarze, sprostitev, iskanja socialne pomoči in utehe v veri, pri lažjih problemih pa je bilo teh strategij najmanj. Rezultati raziskav so med drugim tudi pokazali, da se posamezniki ob spoprijemanju z istim problemom držijo pretežno istih strategij ob različnih priložnostih. Tudi sicer so posamezniki uporabljali vsaj eno metodo dokaj konsistentno, v kombinaciji z drugimi, ki pa so se spreminjale od situacije do situacije (Lamovec, 1990).

Perrez in Reicherts (1992) govorita o operacijah spoprijemanja. Te operacije se delijo v tri večje skupine:

- situacijsko usmerjene, ki vključujejo aktivne oblike (vplivajo na dejavnike stresa), izmikajoče oblike (izogibanje, zapuščenje situacije) in pasivne oblike (čakanje, obotavljanje, zanemarjanje);

- reprezentacijsko usmerjene (spreminjanje kognitivne reprezentacije situacije: iskanje informacij, potlačevanje informacij) in
- evalvacijsko usmerjene (spreminjanje ciljev, ponovna evalvacija situacije).

Hobfoll (1998) je s sodelavci oblikoval multiaksialni model spoprijemanja, ki ima tri osi: aktivnostno, socialno in neposrednostno. Aktivna os predstavlja kontinuum na relaciji aktivno–pasivno in označuje stopnjo ali obseg aktivnosti spoprijemanja posameznika s problemi. Socialna os predstavlja kontinuum na relaciji prosocialno–antisocialno in označuje stopnjo neodvisnosti posameznika od socialnega okolja. Prosocialno spoprijemanje obsega adaptacijska dejanja, ki so usmerjena v skrb za druge, iskanje pomoči zanje in oblike vedenja, ki vključujejo pozitivno socialno interakcijo. Prosocialno spoprijemanje vključuje tudi iskanje podpore pri drugih in poskuse oblikovanja koalicije z njimi. Antisocialno spoprijemanje vključuje aktivnosti, ki so neposredno usmerjene v poškodovanje drugih ali v splošno omalovaževanje možnega povzročanja škode drugim. Gre za takojšnje, neposredno antisocialno vedenje, s katerim posameznik želi doseči prednost pred drugimi, tako da izkorišča njihove slabosti ali pa jih napada in si tako ustvari boljši položaj za uresničevanje svojih ciljev. V tekmovalni družbi, ki spodbuja in nagraduje uspešnost tekmovalca, se antisocialno spoprijemanje šteje kot socialno sprejemljiva oblika spoprijemanja. Aktivnostna in socialna os nista v celoti neodvisni. Če je nekdo agresiven (antisocialno spoprijemanje) ali pa gradi z drugimi socialne koalicije, potem mora biti tudi aktiven. V primeru, da je posameznik neaktiven, potem tudi ni socialne aktivnosti. Tretja os neposrednosti predstavlja kontinuum na relaciji neposredno–posredno. Na osnovi multiaksialnega modela spoprijemanja je Hobfoll s sodelavci izdelal lestvico spoprijemanja SACS (Strategic Approach to Coping Scale). Lestvica vključuje 9 skal: asertivnost, izogibanje, iskanje socialne podpore, varovalne aktivnosti, socialno povezovanje, instinktivne aktivnosti, agresivnost, antisocialnost in posrednost. Raziskave so potrdile čistost aktivnostne osi ter kombinacijo socialne in aktivnostne osi (aktivno – prosocialno spoprijemanje in aktivno – antisocialno spoprijemanje). Os neposrednosti se v odvisnosti od vzorca izprašancev povezuje tako z osjo aktivnosti kot socialnosti. K aktivno – prosocialnemu spoprijemanju sodijo asertivnost, iskanje socialne podpore, varovalne aktivnosti in socialno povezovanje.

K aktivno – antisocialnem spoprijemanju pa sodijo instinktivne aktivnosti, agresivnost in antisocialnost.

Lazarus in Folkman (Lamovec, 1990) sta na osnovi svojega modela spoprijemanja in lestvice »Načini spoprijemanja« razvrstila strategije spoprijemanja v 8 kategorij, ki jih tudi lahko delimo v dve skupini:

1. Faktorji, ki so najbolj jasno povezani z dimenzijo spoprijemanja problemskega reševanja:

- konfrontativno ali spoprijemanje s soočanjem, ki zajema agresivna nagnjenja za spremembo situacije;
- iskanje socialne podpore, ki karakterizira učinek sprejemanja čustvenega udobja in informacij od drugih;
- načrtovanje reševanja problemov, ki opisuje premišljena, na problem osredotočena dejanja, da bi se situacija rešila.

2. Faktorji, ki se bolj navezujejo na spoprijemanje, osredotočeno na čustva:

- samokontrola, pri čemer gre za dejanja usmerjanja posameznikovih čustev;
- oddaljevanje, kjer gre za umik osebe od stresne situacije;
- pozitivna poocenitev, ki karakterizira težnjo najti pozitiven smisel v izkušnji z osredotočanjem na osebno rast;
- sprejemanje odgovornosti, ko posameznik prizna svojo vlogo v problemski situaciji;
- pobeg oziroma izogibanje, ki opisuje želena razmišljanja oziroma beg preko pitja, hranjenja, uživanja drog.

Lestvica je nastala na osnovi kognitivno-fenomenološke teorije, ki poudarja predvsem tri vidike: prvi se nanaša na usmerjenost na proces (to je na poskuse spoprijemanja ne glede na njihov učinek), drugi vključuje domnevo, da noben način spoprijemanja ni uspešen sam na sebi, ampak le v povezavi z določeno situacijo, tretji vidik pa izključuje vse avtomatične reakcije, ki so rezultat stresa, ter upošteva le tiste, ki zahtevajo bolj ali manj zavestno odločitev.

Lazarus (1993, v Pogačnik, 1994) je opravil z zgoraj navedenim vprašalnikom več raziskav, katerih ugotovitve je podal v šestih točkah:

Zaradi kompleksnosti in dolžine trajanja stresnih situacij ljudje v vsaki situaciji uporabijo večino strategij spoprijemanja, ki jih je dala factorska analiza (zgoraj

našteti osem faktorjev). Težko pa je določiti, v kolikšni meri so strategije spoprijemanja povezane z vsebino situacije in koliko s trenutnimi faktorji.

Nekatere strategije so bolj stabilne v različnih situacijah kot druge. V vsaki stresni situaciji se spoprijemanje spreminja skozi čas, in sicer glede na fazo v procesu preizkušanja znanja. V anticipatorni fazi je več iskanja informacij in socialne podpore, kasneje manj; v fazi čakanja je več distanciranja, v ostalih fazah je tega zopet manj.

Če se stresni pogoji posamezniku ne zdijo spremenljivi, bo večkrat uporabil spoprijemanje, osredotočeno na čustva. Če pa izgledajo stresni pogoji spremenljivi z lastno akcijo, prevladuje spoprijemanje, osredotočeno na problem. Spoprijemanje lahko mediera emocionalni odziv, kar pomeni spremembo emocionalnega stanja od začetka do konca trajanja situacije. Raziskave spoprijemanja se nanašajo na dve medsebojno povezani področji: variable, ki vplivajo na izbiro strategije, in učinke teh strategij na prilagojene izide. Antonovsky (1979, v Selič, 1999) meni, da vsaka strategija vsebuje tri ključne, med seboj povezane komponente, nujne za učinkovito spoprijemanje s stresom:

- racionalnost (omogoča objektivno, kar se da nepristransko oceno stresorja in situacije),
- fleksibilnost (nanaša se tako na pestrost in raznolikost razpoložljivih strategij kakor tudi na človekovo pripravljenost, da upošteva, dopušča in pretehta uporabo vsake od njih, izbere pa najustreznejšo),
- vizija prihodnosti (zmožnost predvidevanja možnih izidov in posledic; tvorba in preverjanje hipotez na mentalnem planu).

Strategije spoprijemanja s stresom lahko učinkujejo na zdravje posameznika na tri načine: imajo lahko direktni, mediacijski in moderatorski učinek (Aldwin, 1994). Model direktnega učinkovanja uporablja koleracijsko paradigmo, kjer so določene strategije spoprijemanja povezane z določenimi učinki (npr. bolj je uporabljen način problemskega usmerjenega reševanja problemov, manjši bo psihološki ali fiziološki stres). V tem primeru se predpostavlja, da so strategije problemsko usmerjenega spoprijemanja povezane z zdravjem posameznika. Strategije spoprijemanja v primeru zdravstvenih problemov najpogosteje ne delujejo neposredno, ampak posredno s spreminjanjem neustreznih, nezdravih navad. Govorimo, da so učinki posredni ali mediirajoči. Tako npr. zmanjševanje ali prekinitev kajenja vpliva na zmanjševanje holesterola. Raziskave so pokazale, da so ženske z diagnozo prsnega

raka, ki so uporabljale aktivne strategije spoprijemanja, živele dlje kot tiste s pasivnimi strategijami (Greer in Morris, 1975, Morris, Greer, Pettingale in Watson, 1981, v Aldwin, 1994). V modelu moderatorskega učinka (buffering effects) se predpostavlja, da strategije ali tendence spoprijemanja, uporabljene v določeni stresni situaciji, zmanjšujejo ali blažijo učinke stresa. Kot blažilec ali moderator je bila najpogosteje raziskana strategija iskanja socialne pomoči.

1.4 Individualnost strategij spoprijemanja s stresom

Proučevanje stresa in strategij poravnavanja z njim je navadno oteženo zaradi precejšnje spremenljivosti odzivov na identični stresor, ki je posledica medosebnih razlik v izvori (virih odpornosti) na stres, v kognitivnih ocenah in individualnih strategijah. Te so odvisne od mnogih dejavnikov:

- osebnostne lastnosti – osebnostna čvrstost (Kobasa, 1982, v Lamovec, 1990, v Selič, 1999), ki zajema občutke odgovornosti, visoke stopnje kontrole, pravičnosti in odprtosti za izzive. Antonovsky (1979, v Sheridan in Radmacher, 1992, v Selič, 1999) govori o občutku povezanosti in skladnosti, ki naj bi bil podprt z vero v lastno kompetentnost in smiselnost svojega početja ter z željo po napredovanju;
- približevanje – izogibanje – naravnost k/stran od stresorja, zdi se, da je približevanje bolj ustrezno oziroma ima izogibanje dolgoročno mnogo hujše posledice, čeprav je omenjena ustreznost v veliki meri odvisna od interakcijskega delovanja številnih spremenljivk;
- obrambni mehanizmi – nesporno pomembno vplivajo na splošno počutje in biopsihosocialno ravnotežje;
- organiziranost časa – zmanjšuje in blaži občutke frustriranosti, neproduktivnega izgubljanja časa ter zmanjšuje možnost pojavljanja nekaterih (stresnih) situacij;
- telesna dejavnost – znižuje dovzetnost za stres, anksioznost, krvni pritisk in reaktivnost na splošno;
- anticipiranje stresnega dogodka – je način priprave nanj in vsaj do neke mere ublaži zaskrbljenost. Oseba najprej zbere informacije o dogodku, kar sicer vzbudi anksioznost, vendar sta še zmeraj možni vizualizacija dogajanja ter opredelitev lastnih pričakovanj na mentalnem planu. Na osnovi opisanega pride do mobilizacije strategij obvladovanja stresa, verjetnost uspešnega

izzida pa močno naraste (Janis, 1958, v Safarino, 1990, v Selič, 1999). V tem okviru opisujejo avtorji tudi krepitev občutka kontrole nad lastnim življenjem, ki naj bi predstavljal najboljšo »opremljenost« za obvladovanje vseh vrst stresnih obremenitev (Selič, 1999).

1.5 Strategije spoprijemanja s stresom pri pilotih

Rezultati raziskav strategij spoprijemanja s stresom pri pilotih so pokazali, da se piloti bolje spopadajo s stresom, ko imajo pred seboj problem oziroma ko je strategija obvladovanja problemsko naravnana in zahteva njihov takojšnji odziv oziroma akcijo. Obenem se je izkazalo, da so vsi piloti težili k temu, da ne vpletajo čustev. Različni načini obvladovanja stresa pri pilotih, članih letalske posadke ter pri nekaterem drugem vojaškem osebju kažejo na to, da so načini obvladovanja stresa odvisni od pilotovih psiholoških značilnosti in neodvisni od njegove prilagojenosti letalstvu ter vojaškem okolju. Rezultati študije pilotovih osebnosti kažejo na to, da so vojaški piloti nagnjeni k obvladovanju stresa na predvidljive načine. Izkazalo se je namreč, da so piloti dominantni in akcijsko usmerjeni, hkrati pa manj usmerjeni na lastno notranjost in z večjo potrebo po obvladovanju svojega okolja. Oseba takšnih karakternih lastnosti obvladuje stres na problemsko osredotočen akcijsko usmerjen način (Ashman in Tefler, 1983; Retzlaff in Gibertini, 1987; Picano, 1990). Fine in Hartman (1986) sta v svoji študiji o psihični prilagoditvi U.S Air Force pilotov, ki danes velja za klasično, ugotovila, da so piloti svojo čustveno nestabilnost ter težavne trenutke premagovali s tem, da so zanje iskali konstruktivne rešitve. Redkejša strategija, ki so jo uporabili, so bili prepiri, šale ter ignoriranje situacije. Le redko so se piloti osredotočili na svojo notranjost (introspekcija) ali pa začeli z obtoževanjem, pretepom ter otročjim obnašanjem. Večinoma so njihovi načini obvladovanja stresa pokazali, da obvladujejo problemske situacije. Načini njihovega odzivanja so bili neposredna akcija za spremembo situacije, kontroliranje impulzivnih (prenagljenih) reagiranja ter minimalizacija introspekcije.

V raziskavi Dillingerja, Wiegmann in Taneja (2003) o povezavi osebnosti s strategijami spoprijemanja s stresom med učenci piloti so uporabili Cattellov osebnostni vprašalnik in vprašalnik za ugotavljanje strategij spoprijemanja s stresom (COPE) na 50 študentih za pilote na University of Illinois' Institute of Aviation. Rezultati so pokazali, da se nekatere strategije spoprijemanja s stresom in profili

osebnosti študentov za pilote razlikujejo od splošne populacije. Nekatere osebnostne značilnosti učencev pilotov so statistično značilno povezane s specifičnimi strategijami spoprijemanja s stresom. Razlike med študenti piloti ter splošno populacijo se pojavijo tudi pri pomembnih strategijah spoprijemanja s stresom, katere lahko prispevajo k uspehu pri letalstvu. Razlike ter povezave so v raziskavi ugotavljali s pomočjo Pearsonovega koeficienta korelacije. Vsi globalni faktorji osebnosti so bili v korelaciji z vsaj eno strategijo spoprijemanja s stresom. Dimenzija ekstravertnost je v pozitivni povezavi s strategijo spoprijemanja s stresom – iskanjem socialne podpore, dimenzija anksioznost je v pozitivni povezavi z reševanjem stresa z alkoholom in v negativni povezavi s pozitivnim ponovnim tolmačenjem (reintrepetacijo) in rastjo. Umska čvrstost je negativno povezana z iskanjem socialne podpore iz emocionalnih razlogov in s fokusom ter ventilom čustev, medtem ko je samostojnost negativno povezana s sprejetostjo, zanikanjem, vedenjsko rešitvijo in mentalno rešitvijo. Dimenzija samokontrola je negativno povezana z iskanjem socialne podpore iz emocionalnih razlogov in vdajanju alkoholu ter pozitivno povezana z vdajanjem religiji (Dillinger, Wiegmann in Taneja, 2003).

Podobnosti in razlike pri dobljenih rezultatih lahko najdemo v Picanovi (1990) raziskavi, v kateri je primerjal vojaške pilote, posadko in splošno populacijo prav tako z vprašalnikom COPE. Podobne rezultate sta dobila tudi Fine in Hartman (1986).

2 Osebnost

2.1 Definicije osebnosti

Osebnost spada med najbolj zanimiva in zato tudi med najbolj raziskana področja psihologije, saj spada med najbolj prepoznavne in vidne izraze človekovega delovanja (Musek, 1993). Pojem osebnosti izhaja iz latinske besede »persona«, ki je označevala gledališko masko, ki so jo med igro v starogrški drami nosili igralci. Prvotno je bil pojem osebnosti omejen na zunanjo podobo (Fulgosi, 1981). Človekova osebnost je enoten, vendar izredno kompleksen pojav, za katerega je značilna velika širina in raznolikost teoretičnih konceptov. Različne definicije osebnosti kažejo, da je preučevanje osebnosti človeka najpomembnejši vidik in temeljni podatek o obnašanju posameznika v različnih situacijah (Musek, 1999). Naj citiram nekatere izmed njih. Osebnost po Musku (1988) predstavlja celoto (sistem, organizacijo, konfiguracijo ...) vseh, zlasti pa tistih značilnosti posameznikovega psihofizičnega delovanja, ki so pomembne. Ta celota naj bi označevala in opredeljevala posameznika in ga obenem razločevala od drugih, ki imajo drugačno osebnost. Iz tega izpelje definicijo osebnosti in pravi, da je osebnost »relativno trajna in edinstvena celota duševnih, vedenjskih in telesnih značilnosti posameznika« (Musek, 1988). Osebnost lahko torej v psihološkem smislu razumemo kot kompleksen sklop značilnosti telesnega in mentalnega funkcioniranja posameznika, znotraj katerega vključujemo intelektualne sposobnosti, zaznavnomotorične sposobnosti in značilnosti moralnega presojanja, značilnosti posameznikovega čustvovanja, njegovo socialno dogajanje, značajske lastnosti in njegov temperament (Tušak in Tušak, 2001). Muskovi definiciji osebnosti so podobne tudi ostale definicije osebnosti, na primer Allportova definicija, ki je ena najpogosteje citiranih in po kateri je osebnost »dinamična organizacija vseh psihofizičnih sistemov znotraj posameznika, ki določa njegova značilna vedenja in razmišljanja (Allport, 1961, v McAdams, 1997). V tem primeru se osebnost ukvarja s procesi, ki se dogajajo znotraj posameznikovih misli (Laster, 1995). Znameniti slovenski psiholog Anton Trstenjak (1976) je osebnost opredelil kot biološko odprt, dialektično dejavni sistem človekove samodejavnosti, ki dosega v mejah med dednostjo in okoljem, subjektom in svetom ter posameznikom in družbo vedno popolnejšo stopnjo samozavesti v odpornosti,

veljavnosti, vrednosti in smiselnosti življenja. Eysenck (v Musek, 1993) je definiral osebnost kot bolj ali manj stabilno in trajno organizacijo značaja, temperamenta, intelekta in telesne konstitucije neke osebe, ki določa njeno značilno prilagajanje svojemu okolju. Maddi (1976, v Musek, 1999) pa je osebnost definiral kot »trajni niz karakteristik in tendenc, ki določajo tiste podobnosti in razlike v psihološkem vedenju ljudi (mišljenju, čustvovanju in akcijah), ki so kontinuirane v času in ki jih ne moremo zlahka razumeti kot zgolj rezultat socialnih in bioloških pritiskov v danem trenutku«.

Navedene definicije kažejo na to, da je najvažnejši vidik preučevanja osebnosti obnašanje posameznika v različnih situacijah (Fulgosi, 1981). Posamezne definicije niso usklajene v tem, koliko je obnašanje posameznika opredeljeno z zunanjimi dejavniki – dejavniki okolja – oziroma z notranjimi dejavniki. Vendar bi lahko, če strnemo vsa najpomembnejša določila osebnosti, navedli vsaj šest pomembnih opredelitelvenih kategorij (Musek, 1999):

- *trajnost in spremenljivost* (osebnost je sistem, ki se razvija in spreminja, a hkrati ohranja relativno trajnost in identiteto);
- *individualnost in splošnost* (osebnost je edinstvena, neponovljiva in nezamenljiva kakovost, oprta na individualni zavesti posameznika in na podobi samega sebe, hkrati je osebnost človekova splošna, generična poteza);
- *sestavljenost in celovitost* (osebnost je sistem, ki je navznoter kompleksen, razčlenjen, pa vendar deluje kot celota);
- *določenost in avtonomnost* (osebnost je celota, ki je podvržena vzročnim in sistemskim zakonitostim, obenem pa je izvor tistega človekovega delovanja, ki je relativno svobodno in avtonomno);
- *objektivnost – subjektivnost* (osebnost posameznika združuje objektivne in subjektivne vidike dejavnosti);
- *oblikovanost in vsebinskost* (osebnost je sistem, ki ima svojevrstno formo in vsebino).

Definicije osebnosti, ki jih je v strokovni literaturi veliko, pa je Gordon W. Allport razvrstil v pet skupin (Musek, 1999):

1. »omnibus« definicije, ki enostavno govorijo o osebnosti kot skupku ali vsoti vseh psihofizičnih sestavin posameznika;
2. definicije, ki poudarjajo urejenost in celovitost osebnosti;
3. hierarhične definicije, ki pogledajo na osebnost z vidika hierarhično razporejenih slojev;
4. definicije, ki poudarjajo prilagajanje, in
5. definicije, ki obravnavajo osebnost z individualnega in raziskovalnega vidika.

Nekatere definicije poudarjajo predvsem individualni značaj osebnosti, druge sestavljenost in kompleksnost osebnosti, tretje razvoj, spreminjanje in rast osebnosti (Musek, 1999).

2.2 Velikih pet faktorjev osebnosti

Že leta 1932 je McDougall predpostavljal, da bi bilo v splošnem osebnost ugodno razdeliti na pet jasnih in ločenih faktorjev (Digman, 1994). Kmalu za tem je Thurstone opravil faktorsko analizo šestdesetih pridevnikov, ki opisujejo osebnostne lastnosti, in ugotovil, da pripadajo petim neodvisnim skupnim faktorjem (Digman, 1994). Leta 1949 je ameriški psiholog Fiske s faktorsko analizo obdelal rezultate, dobljene s pomočjo dvaindvajsetih Cattelovih ocenjevalnih lestvic. Tudi on je ugotovil pet skupnih faktorskih dimenzij, njegova tolmačenja le-teh pa niso veliko drugačna od današnjih. Leta 1981 sta Digman in Takemoto-Chock prišla skoraj do identičnih ugotovitev (Musek, 1993).

Tupes in Christal (1961, v Digman, 1994) sta analizirala podatke, dobljene s pomočjo tridesetih Cattelovih ocenjevalnih lestvic, ter obenem ponovno analizirala Cattelove in Fiskejeve rezultate. Njune ugotovitve so se ujemale s predhodnimi, tako glede števila faktorjev kot v svoji vsebini. Poimenovala sta jih: surgentnost (ekstravertnost), sprejemljivost, vestnost, čustvena stabilnost in kulturnost. V šestdesetih letih sta tudi Norman in Borgatta s svojimi raziskavami ločeno prišla do osebnostne strukture petih faktorjev. Borgatta je peti faktor namesto kulturnost označil kot inteligentnost.

V začetku devetdesetih let je opazen preporod v raziskovanju osebnosti. Leksikografske in faktorske študije v Ameriki in Evropi so pokazale, da lahko najpomembnejše poteze osebnosti skoraj v celoti in zadovoljivo natančno opišemo z

modelom, ki vsebuje pet relativno neodvisnih, ekskluzivnih faktorjev (energija, sprejemljivost, vestnost, čustvena stabilnost in odprtost za izkušnje). Pokazalo se je, da ima petfaktorska struktura osebnosti večjo posplošljivost kot nekateri klasični modeli strukture osebnosti. Strukturno lahko potrdimo preko različnih teorij in preko različnih raziskovalnih poti (Bucik, Boben, Hruševar-Bobek, 1995). Raziskave kažejo, da gre pri petfaktorski strukturi za robustne faktorje, ki se konsistentno pojavljajo, kadar respondente prosimo, naj osebnost ocenijo na podlagi velikega števila vsebinsko heterogenih opisov osebnosti ali pa preko postavk oziroma trditev v samoocenitvenem vprašalniku. Pet robustnih faktorjev je bilo dobljenih po induktivni poti, bili so torej odkriti in ne vnaprej določeni. Model ni teorija, ampak skuša opisovati potencialno univerzalni fenomen (Caprara, Barbaranelli, Borgogni, Bucik in Boben 1997; Block, 1995; Bucik idr., 1995). Prednost modela velikih pet je tudi v skladnosti med dvema vejama raziskovanja osebnosti: leksikalne tradicije in tradicije osebnostnih vprašalnikov. Prav v tem modelu se namreč združita obe raziskovalni tradiciji. V model so bili prevzeti tisti jezikovni pridevniki, ki čim bolj opisujejo posameznikove osebnostne lastnosti (Goldberg, 1993). Galtonova (1984, v Goldberg, 1993) leksikalna hipoteza predpostavlja občutljivost jezikovnega sistema na medosebne razlike v osebnostnih lastnostih posameznikov. Kasneje je Catell v zvezi s pojmom »jezikovne sedimentacije« leksikalno hipotezo dopolnil takole: »Vsi pomembnejši, zanimivejši ali uporabnejši vidiki človekove osebnosti so se v teku razvoja jezika zapisali v njegovo jedro. Skozi celotno zgodovino je bilo ravno človekovo vedenje tisti najbolj privlačen predmet splošnega obravnavanja, za katerega se je ustvaril vitalni interes, da je zastopan s primernimi in reprezentativnimi simboli« (Catell, 1943, v Bucik idr., 1997). Različni avtorji, kot so na primer Norman, McCrae, Costa, Peabody in Goldberg, so prišli do strukture osebnosti, sestavljene iz petih robustnih faktorjev, na podlagi ocenjevanja postavk različnih lestvic pridevnikov. Različni avtorji imenujejo enake faktorje različno, kar kaže na to, da med avtorji še vedno ni popolnega soglasja. Temeljna psihološka literatura kaže na visok konsenz glede obstoja petih robustnih faktorjev osebnosti (Tupes in Christal, 1961; Norman, 1963; Digman in Inouye, 1986, v McKenzie, 1998). Današnje strinjanje o naravi petih faktorjev osebnosti ima posebno težo tudi zato, ker se je pokazala razmeroma velika skladnost med dvema vejama raziskovanja osebnosti: leksikalne tradicije, v katerih vzamemo za opredelitev sfer osebnosti jezikovne pridevnike osebnostnih potez, in tradicije osebnostnih vprašalnikov, v kateri razvijamo lestvice tako, da z njimi

poskušamo meriti psihološke konstrukte, ki jih predlagajo teorije osebnosti (Caprara idr., 1997). Vse kaže, da je pet faktorjev fokus, v katerega se stekajo implicitne teorije osebnosti, ki izhajajo iz ljudskih verovanj, ki so se usidrala v osebnostni leksikon, kot tudi eksplicitne teorije osebnosti, ki temeljijo na vedenjih, pridobljenih z znanstvenim raziskovanjem. Na tovrstni osnovi je nastal vprašalnik Pet velikih faktorjev osebnosti – Big Five Questionnaire (BFQ – Caprara, Barbaranelli in Borgogni, 1993) in ocenjevalna lestvica petih velikih faktorjev osebnosti – Big Five Observer (BFO – Caprara, Barbaranelli in Borgogni, 1993). Vprašalnik in lestvica upoštevata teoretične predpostavke in praktične empirične izkušnje Coste in McCraeja s ciljem, da bi jih presegli. Razvoj italijanskega instrumentarija, namenjenega odraslim normalnim osebam, starejšim od 14 let, temelji na:

- varčnosti pri ugotavljanju poddimenzij in pri številu postavk,
- upoštevanju klasičnih klasifikacij petih faktorjev osebnosti in njihovih poddimenzij,
- vključitev dodatne lestvice socialne zaželenosti (lestvica iskrenosti),
- možnosti uporabe neposredno primerljivih pripomočkov za kompleksno (BFQ) in hitro (BFO) ocenjevanje strukture ter za samoocenjevanje ali ocenjevanje drugih.

Vprašalnik so v Italiji razvili Gian Vittorio Caprara, Claudio Barbaranelli in Laura Borgogni. Slovensko priredbo vprašalnika so po podpisu pogodbe z italijansko založbo O. S. Organizzazioni Speciali iz Firenc izpeljali leta 1996 Valentin Bucik, Brigita Hruševar-Bobek in Dušica Boben. Slovenski priročnik sta priredila Valentin Bucik in Dušica Boben. Vprašalnik je prvič izšel leta 1997 (Bucik idr., 1997).

Narava petih faktorjev osebnosti ima še posebno težo zato, ker se je pokazala razmeroma velika skladnost med dvema vejama raziskovanja osebnosti: leksikalne tradicije, v kateri vzamemo za opredelitev sfer osebnosti jezikovne pridevnike osebnostnih potez, in tradicije osebnostnih vprašalnikov, v kateri se razvijajo lestvice tako, da z njimi poskušamo meriti psihološke konstrukte, ki jih predlagajo ali predpostavljajo apriorne teorije osebnosti. V tem oziru skuša model velikih pet faktorjev posredovati med različnimi zornimi koti ter jih poenotiti. Opis in ocenjevanje osebnosti po tem modelu temelji na petih osnovnih dimenzijah, ki so v primerjavi z modeli, ki upoštevajo le malo zelo splošnih dimenzij (kot v primeru treh Eysenckovih superfaktorjev), in v primerjavi s tistimi, ki predvidevajo večje število bolj specifičnih dimenzij brez velike posploševalne vrednosti, na srednji ravni splošnosti. Prav v tem

modelu se združujeta obe raziskovalni tradiciji, ki – kot kaže empirična evidenca – merita na enako ali podobno strukturo in sta se skozi čas različno prepletali: leksiografska in faktorska (Caprara idr., 1997).

2.3 Dimenzije modela velikih pet

Tabela 1: Dimenzije in poddimenzije modela velikih pet (Caprara idr., 1997).

dimenzije	poddimenzije
energija	- aktivnost - dominantnost
sprejemljivost	- sodelovanje - prijaznost
vestnost	- natančnost - vztrajnost
čustvena stabilnost	- kontrola čustev - kontrola impulzov
odprtost	- odprtost za kulturo - odprtost za izkušnje

Energija (angl. extraversion) se nanaša na vidike osebnosti, ki se v literaturi omenjajo kot ekstravertnost, socialna prilagodljivost, surgentnost, asertivnost, eksvija, socialna aktivnost in sociabilnost. Povezuje se z osebnostnimi lastnostmi, kot so toplina, družabnost, asertivnost, aktivnost, iskanje dražljajev ter prevladujoče pozitivno čustvovanje (Matthews in Deary, 1998). Energija in čustva, ki sta jih poudarjala tako Eysenck kot tudi Cattell, sta postali pomembni tudi v novejših pristopih k pojmovanju te dimenzije, saj se v novejšem času pri pojmovanju osebnosti pojavlja pojmovanje pozitivnega (veselje, entuziazem, energija, mentalna budnost, prijetno vzburjenje, zaupanje) in negativnega čustvovanja (strah, jeza, gnus, prezir, žalost, občutki krivde, nezadovoljstvo s seboj) (Tellegen, 1985, v Watson in Clark, 1997). Mera pozitivnega čustvovanja pomembno korelira z ekstravertnostjo, zato sta jo Costa in McCrae dodala v pojmovanje ekstravertnosti (McCrae in Costa, 1985 in 1992, v Watson in Clark, 1997). Dimenzijo sestavljata poddimenziji aktivnost in dominantnost. *Sprejemljivost* (angl. agreeableness) opisuje vedenjske korelate, ki se v literaturi omenjajo kot konformnost, prijetnost, simpatičnost, paranoidna dispozicija, prijateljstvo in ljubezen. Divergira se k osebnostnim lastnostim, kot so zaupanje,

odkritosrčnost, altruizem, popustljivost, skromnost in obzirnost (Matthews in Deary, 1998). Označuje težnjo po prijateljskih odnosih, medsebojnem sprejemanju in zdravi komunikaciji (Fiske, 1994). Sprejemljivost se omenja tudi kot prijetnost (McCrae in Costa, 1987, v Bucik, Boben in Kranjc, 1997). Oseba z visoko izraženo sprejemljivostjo naj bi imela tudi visoko izražene prosocialne tendence, ki naj bi pri osebnosti odražale altruizem, socialno priznanje in nagrade (Goldberg, 1992, v Graziano in Eisenberg, 1997). Poddimenziji sprejemljivosti sta sodelovanje in prijaznost.

Vestnost (angl. conscientiousness) se nanaša na sposobnost samouravnavanja, tako z vidika zaviranja dejavnosti ob hkratnem upoštevanju norm socialnega okolja (Fiske, 1994). Drugi avtorji so to dimenzijo prepoznali kot voljo po dosežku, odvisnost, usmerjenost v nalogo, moč superega, introvertnost v mišljenju, preudarnost, delo, impulzivnost, napetost in samokontrola. Združuje osebne lastnosti, kot so kompetentnost, ubogljivost, vestnost, težnje k čim boljšemu dosežku, samodisciplina in premišljenost (Matthews in Deary, 1998). Dimenzija vestnost se nanaša na konformnost in kontrolo impulzov, ki so družbeno nespremenljivi (Hogan in Ones, 1997). Dimenzijo sestavljata poddimenziji natančnost in vztrajnost.

Čustvena stabilnost (ang. neuroticism) označuje osebno čvrstost, emocionalno kontrolo, emocionalno stabilnost, sposobnost prilagajanja oziroma nevroticizem, (Matthews in Deary, 1998). Nanaša se na tiste značilnosti, ki so nasprotje negativnega emocionalnega doživljanja, na odsotnost skrbi, sposobnost kontroliranja lastnih čustev, sposobnost ohranjanja »mirne krvi« in ravnovesja (McCrae in Costa, 1987). To dimenzijo opredeljujeta poddimenziji kontrola čustev ter kontrola impulzov.

Odprtost (ang. openness) so drugi avtorji poimenovali kot intelekt, kultura, odprtost za izkušnje, mentalna odprtost in neodvisnost. Povezuje se z osebnostmi lastnostmi, kot so domišljavost, občutek za estetiko, odprtost za nove ideje in vrednote (Matthews in Deary, 1998). Za ljudi z izraženo odprtostjo je značilna bujna domišljija, širok razpon čustvenih reakcij, radovednost in svobodomiselnost. So veliki umetniki, znanstveniki, raziskovalci in športniki, ki jih karakterizira iskanje novih meja in novih dogodkov. S to potezo so povezani tudi številni drugi pojavi, kot so socialna stališča, hipnotizabilnost, karijerne spremembe in moralno sklepanje (McCrae in Costa, 1997). To dimenzijo opredeljujeta poddimenziji odprtost za kulturo in odprtost za izkušnje.

Costa s sodelavci (1991, v Musek, 1999) je ugotovil, da veliki faktorji niso povsem neodvisni, saj obstaja značilna pozitivna povezava med energijo in odprtostjo in

negativna povezava med vestnostjo in nevroticizmom. Visoke statistične povezave med posameznimi dimenzijami so bile ugotovljene tudi na slovenski populaciji (Bucik idr., 1995, v Caprara idr., 1997).

2.4 Osebnost pilotov

Raziskovanju osebnostnih faktorjev v letalstvu ni bila namenjena posebna pozornost do poznih 60-tih let, ko je nekaj psihologov začelo proučevati idealne osebnostne karakteristike za komercialne in vojaške pilote ter pilote učence (Fine in Hartman, 1968; Haward, 1969; Macey, 1980; Reinhardt, 1970), saj je usposobljenost pilotov odvisna tudi od le-teh (Chidester, Helmreich, Gregorich in Geis, 1991). Glede ugotavljanja strukture osebnosti vojaških pilotov pa je bilo od tedaj na svetu narejenih kar nekaj raziskav. V nadaljevanju so predstavljene ugotovitve nekaterih izmed njih. Bartram in Dale (1982), Jessup in Jessup (1971), Okaue, Nakamura in Nira (1977) in Reinhardt (1970) so ugotovili, da so piloti zelo emocionalno stabilni in nadpovprečno ekstravertirani. Ashman in Telfer (1983) ter Fine in Hartman (1968) so opisali vojaške pilote kot osebe z večjo željo po uspehu (dosežku), ki so bolj aktivne, tekmovalne, družabne, dominantne in manj introspektivne, emocionalne, občutljive in z manjšo željo biti v ozadju od oseb, ki niso piloti. Chidester in sodelavci (1991) so identificirali dve bistveni dimenziji osebnosti pilotov, in sicer (a) instrumentalne poteze, ki se nanašajo na željo po doseganju uspeha ter na orientiranost k doseganju ciljev, in (b) ekspresivne poteze, ki se nanašajo na medosebna vedenja, emocionalnost in orientacijo. Picano (1991) je preučeval izkušene vojaške pilote in pri njih odkril tri osebnostne tipe. Za prvi tip so značilne naslednje lastnosti: sestavni del ukrepanja je reševanje problemov, ki poudarja planiranje, logično analizo ter pozornost na detajle. Drugi tip pilotov ima poudarjene lastnosti, kot so emocionalna kontrola, zaprtost vase ter zaskrbljenost. Ti piloti bolj cenijo stabilnost, varnost ter predvidljivost v svojem okolju. So zadržani, do neke mere se v socialnih situacijah počutijo neudobno in imajo večkrat pesimističen pogled na svet. Tretja skupina pilotov pa je samostojna, tekmovalna ter odločna. So najmanj emocionalno občutljivi, najmanj empatični in se ne trudijo narediti dobrega vtisa. Bartram (1995) je preučeval pilote v UK Army Air Corps in ugotovil, da so piloti, ki so uspešno končali šolanje, bolj emocionalno stabilni, ekstravertirani, realistični in samostojni kot pa tisti, ki šolanja niso končali. Shinar (1995) je osnoval tri osebnostne lastnosti, ki imajo pomemben vpliv na uspešnost pilotov: (1) velika potreba po uspehu (dosežku), (2) pripravljenost uveljaviti

se in se soočiti s težavami za izpolnitev svojih potreb ter (3) vedenje o tem, da je uspeh potrebno dosegati po korakih: pripravljenost sprejeti uspeh na pozitiven način kot izziv, misijo in posebne zahteve, ki jih zahteva poklic pilota. Horman in Maschke (1996) sta odkrila naslednje karakteristike pilota, ki ga označujejo kot uspešnega: družabnost, uravnoteženost, predrznost ter orientacija. Dzvonič (1999) je raziskoval osebnost slovaških pilotov in jih karakteriziral kot emocionalno stabilne ter psihološko odporne na situacijske vplive. Vedenje pilotov je označil kot vedenje, ki temelji načelno na principu ciljev. Ugotovil je, da ima šolanje velik vpliv na velikost kognitivnih, emocionalnih, regulativnih in adaptivnih komponent pilotove osebnosti. Dolgin, Lambirth, Rentmeister-Bryant in Moore (2003) so v raziskavi, kot statistično značilne razlike med piloti in splošno populacijo, navedli naslednje ugotovitve: piloti učenci dosegajo višje rezultate na dimenziji iskanje novosti, raziskovalnost, ki se kaže v aktivnosti, iskanju stimulacije, drznem tveganem obnašanju in nižje rezultate na dimenziji izogibanje škodi, ki meri zadržanost, hitro averzivno učenje ter introvertnost. Koonce (2002) je ugotovil, da so piloti zelo natančni in sistematični pri načrtovanju in izvajanju nalog ter dobro organizirani. Dillinger, Wiegmann in Taneja (2003) so ugotavljali razlike v osebnostnem profilu ter spoprijemanju s stresom med piloti učenci ter normami za ostalo populacijo. Ugotovili so, da so piloti učenci na splošno dosegali višje točke na dimenzijah ekstravertnosti, realnosti in samostojnosti (neodvisnost), nižje točke na dimenzijah anksioznosti (zaskrbljenost) in obvladanja samega sebe. Fitzgibbons, Davis in Schutte (2004) pa so pilotov profil osebnosti opisali kot: emocionalno stabilna oseba, z nizko stopnjo anksioznosti (zaskrbljenosti), nizko stopnjo ranljivosti, sovražnosti, impulzivnosti in depresije. So vestni, imajo dobro presojo, potrebo po dosežkih, so zaupljivi in odkriti, aktivni ter imajo visoko samozavest.

Poznavanje osebnostnega profila osebe, ki vstopa v šolanje za športnega pilota, ter poznavanje njegovih strategij spoprijemanja s stresom, se nam zdi logično že iz razloga, da šolanje za športnega pilota predstavlja visok strošek, pri tem pa je potrebna tudi njegova visoka učinkovitost in zanesljivost. Že majhne napake lahko pri letenju povzročijo usodne posledice, zato je potrebno čim boljše poznavanje kvalitet pilota in eno od pomembnih kvalitet predstavlja psihološka pripravljenost.

3 Definicija zasebnega (športnega) pilota in pridobitev licence PPL(A)

Pod športne pilote smatramo pilote, ki imajo licenco zasebnega pilota – PPL(A). To je osnovna licenca, ki imetniku omogoča samostojno upravljanje z letalom. Izda se z vpisanim ratingom za razred letal, na katerih se je pilot usposabljal. Imetniku omogoča letenje za lastno zadovoljstvo in potrebe na propelerskih letalih, za katere se je usposobil.

Za pridobitev licence PPL(A) je potrebno narediti (JAR-PPL(A)):

TEORETIČNO USPOSABLJANJE

Usposabljanje se vedno prične s teoretičnim delom (100 ur), ki zajema naslednje vsebine: letalska zakonodaja, splošno znanje o letalu, zmogljivosti letala in načrtovanje letenja, človeška zmogljivost in omejitve, meteorologija, navigacija, operativni postopki, osnove letenja in komunikacija.

Teoretično usposabljanje se izvaja preko predavanj, ki vključujejo videopredstavitve in šolanje s pomočjo računalnika ter z drugimi sredstvi.

PRAKTIČNO USPOSABLJANJE

Praktično usposabljanje se izvaja na ustrezno opremljenih letalih in s kvalificiranimi inštruktorji letenja (FI). Prične se lahko, preden se zaključi teoretični del, vendar šele takrat, ko kandidat osvoji teoretična znanja, potrebna za izvedbo praktičnih vaj.

Praktično usposabljanje je sestavljeno iz 19 letalskih vaj in obsega vsaj 45 ur letenja. Kandidat mora z inštruktorjem letenja leteti najmanj 25 ur in opraviti vsaj 10 ur samostojnega letenja pod nadzorom. Če namerava kandidat leteti tudi ponoči, mora z letalom ponoči leteti najmanj 5 ur.

KONČNI IZPIT

Za pridobitev licence PPL(A) oz. ratinga SEP(LAND) mora kandidat opraviti najprej preverjanje teoretične in nato še praktične usposobljenosti. Kandidat pristopi k preverjanju teoretične usposobljenosti na Direktoratu za civilno letalstvo (DCL) pri Ministrstvu za promet, ko zaključi s teoretičnim usposabljanjem in pokaže ustrezní nivo znanja. Potrdilo o uspešno zaključenem teoretičnem izpitu velja 24 mesecev. V

tem času oz. v roku 6 mesecev po zaključku praktičnega usposabljanja v letenju mora kandidat pristopiti k preverjanju praktične usposobljenosti pri pooblaščenem izpraševalcu (FE). Kandidat mora dopolniti 17 let za pristop k preverjanju praktičnega znanja za licenco zasebnega pilota.

STROŠKI

Povprečni stroški usposabljanja znašajo 6000-8000 evrov in so odvisni od sposobnosti posameznega kandidata. Stroški letenja so vezani na opravljene let na letalu in so porazdeljeni čez celo obdobje usposabljanja.

ZAHTEVE

Zahteva se normalno zdravstveno stanje, brez bolehanja za kakšno kronično boleznijo. Dovoljeno je nošenje očal ali leč za korekcijo vida. Za zasebnega pilota se zahteva zdravniško spričevalo vsaj 2. razreda, ki ga izdajajo zdravniki, pooblaščeni za izvajanje pregledov zdravstvene sposobnosti letalskega osebja. Seznam pooblaščenih letalskih zdravnikov z navedbo zdravniških spričeval, ki jih lahko izdajajo, najdete na spletni strani DCL. Pred prvim samostojnim letom mora kandidat pridobiti zdravniško spričevalo in dopolniti vsaj 16 let. Usposabljanje pa se lahko prične že prej.

DOKUMENTI

Pred usposabljanjem se kandidat vpiše v register učencev na podlagi dokumentov:

- osebni dokument (npr. rojstni list, osebna izkaznica, potni list),
- zdravniško spričevalo 1. ali 2. razreda,
- za kandidate mlajše od 18 let pisno soglasje staršev ali skrbnikov.

4 Namen proučevanja

Osnovni namen diplomskega dela je bil natančneje preučiti nekatere psihološke parametre športnih pilotov. Primerjali smo osebne parametre in strategije spoprijemanja s stresom pri slovenskih športnih pilotih in splošni populaciji. Želeli smo ugotoviti, ali se športni piloti razlikujejo od splošni populacije v osebnostnih značilnostih ter načinih spoprijemanja s stresom.

5 Cilji proučevanja

Opredelili smo naslednje cilje:

1. Ugotoviti osebne značilnosti slovenskih športnih pilotov.
2. Ugotoviti strategije spoprijemanja s stresom pri slovenskih športnih pilotih.
3. Primerjati dobljene rezultate z ugotovitvami tujih avtorjev.

6 Delovne hipoteze

Na podlagi teoretičnega izhodišča in postavljenih ciljev smo postavili naslednje hipoteze:

H1: Obstajajo statistično značilne razlike med športnimi piloti in splošno populacijo v dimenzijah osebnostnega testa.

H2: Obstajajo statistično značilne razlike med športnimi piloti in splošno populacijo v podlestvicah testa za ugotavljanje strategij spoprijemanja s stresom.

7 Metode dela

7.1 Vzorec merjencev

V raziskavo smo zajeli 160 udeležencev; 80 iz eksperimentalne skupine, ki jo predstavljajo športni piloti, in 80 iz kontrolne skupine, ki jo predstavlja splošna populacija. Udeleženci v kontrolni skupini so izbrani na osnovi lastnosti vsakega posameznega člana eksperimentalne skupine, tako da so enakovredni po relevantnih faktorjih (spolu, starosti, zdravju, izobrazbi ...) – študija enakovrednih parov.

7.2 Pripomočki in vzorec spremenljivk

Podatke smo zbrali s pomočjo osebnostnega vprašalnika BFQ ter vprašalnika za ugotavljanje strategij spoprijemanja s stresnimi življenjskimi okoliščinami (Vprašalnik spoprijemanja s stresom CRI).

Osebnostni vprašalnik BFQ

Vprašalnik za merjenje strukture osebnosti po modelu »Velikih pet« – BFQ. Razvoj vprašalnika BFQ temelji na upoštevanju klasičnih kvalifikacij petih faktorjev osebnosti in njihovih poddimenzij, vključitvi dodatne lestvice socialne zaželenosti odgovorov (L –lestvica ali lestvica iskrenosti), varčnosti pri ugotavljanju poddimenzij in pri številu postavk. Pet velikih faktorjev je dobilo imena ENERGIJA, SPREJEMLJIVOST, VESTNOST, ČUSTVENA STABILNOST in ODPRTOST. Vprašalnik BFQ ima 132 postavk in meri pet glavnih dimenzij in deset poddimenzij. Pri vsaki poddimenziji je polovica trditev oblikovana v pozitivnem, polovica pa v negativnem smislu glede na dimenzijo. Lestvica iskrenosti zaznava in meri posameznikovo težnjo, da o sebi podaja neupravičeno »pozitivne« ali »negativne« podatke. Tvorijo jo postavke, ki se nanašajo na socialno zelo zaželena vedenja ali odgovore. Postavke so postavljene tako, da je popolno strinjanje ali popolno nestrinjanje zelo malo verjetno in visok rezultat lahko nakazuje na to, da se posameznik želi pokazati kot preveč pozitivnega, nasprotno pa nizek rezultat pomeni, da se želi posameznik pokazati bolj negativnega, kot je v resnici. Lestvico iskrenosti sestavlja 12 postavk.

Vprašalnik CRI (Coping Responses Inventory)

Za ugotavljanje strategij spoprijemanja s stresnimi življenjskimi okoliščinami smo uporabili Vprašalnik spoprijemanja s stresom CRI-Adult, katerega avtor je Rudolf H. Moos (Moos, 1990; povzeto po: Mline, 1992). Vprašalnik je sestavljen iz dveh delov. Po uvodnem delu (10 postavk), kjer oseba predstavi večji problem iz zadnjega leta življenja, sledi daljši drugi del vprašalnika (48 postavk), kjer gre za ocenjevanje načina spoprijemanja na osmih podlestvicah vprašalnika CRI: Logična analiza (LA), Pozitivna ocena (PO), Iskanje podpore (IP) ali vodila, Reševanje problema z akcijo (RP) na eni strani (ocenjujejo način spoprijemanja, usmerjen »k problemu«) ter Kognitivno izogibanje (KI), Sprejemanje ali resignacija (S), Iskanje alternativnih nadomestil (IAN), Emocionalno izlitje oziroma izpraznjenje (EI) na drugi strani (ocenjujejo način spoprijemanja, usmerjen »od problema«). Logična analiza (LA) meri kognitivno prizadevanje razumeti tako stresor kot poskus, da bi se mentalno pripravili na stresor ter njegove posledice. Pozitivna ocena (PO) vključuje prizadevanje razlage in ponovnega oblikovanja problema na pozitiven način ob hkratnem sprejemanju realnosti situacije. Iskanje podpore (IP) vsebuje vedenjske poskuse iskanja informacij, vodenja in opore. Reševanje problema (RP) vključuje vedenjska prizadevanja, da bi nekaj naredili in se neposredno ukvarjali s problemom. Kognitivno izogibanje (KI) meri kognitivna prizadevanja, da bi se izognili realističnemu razmišljanju o problemu. Sprejemanje (S) zajema kognitivne poskuse odzivanja na problem s sprejetjem. Iskanje alternativnih nadomestil (IAN) vključuje vedenjske poskuse vključevanja v nove dejavnosti in ustvarjanja novih virov zadovoljitve. Emocionalno izlitje oziroma izpraznjenje (EI) pa zajema vedenjska prizadevanja, da bi sprostili napetost s sproščanjem negativnih emocij. Prve štiri strategije predstavljajo strategije približevanja (usmerjene na problem), zadnje štiri pa strategije izogibanja (usmerjene na emocije). Strategije se delijo še na kognitivne in vedenjske, kot je razvidno iz tabele.

Tabela 2: Razdelitev posameznih lestvic vprašalnika CRI-Adult.

	STRATEGIJE PRIBLIŽEVANJA	STRATEGIJE IZOGIBANJA
KOGNITIVNE	1. LOGIČNA ANALIZA	5. KOGNITIVNO IZOGIBANJE
	2. POZITIVNA OCENA	6. SPREJEMANJE
VEDENJSKE	3. ISKANJE PODPORE	7. ISKANJE ALTERNATIVNIH NADOMESTIL
	4. REŠEVANJE PROBLEMA	8. EMOCIONALNO IZLITJE OZIROMA IZPRAZNJENJE

Vsako lestvico sestavlja 6 postavk, celotni vprašalnik je sestavljen iz 48 postavk. Udeleženci na 4-stopenjski lestvici (od »nikoli« do »zelo pogosto«) odgovarjajo na postavke, kako pogosto uporabljajo posamezne strategije. Za vsako dimenzijo je minimalno število točk 0, maksimalno pa 18.

Avtorji slovenskega prevoda vprašalnika CRI so Masten, Tušak in Zihlerl (2003), ki so hkrati tudi prvi aplicirali inštrument na slovensko populacijo (obstajajo tudi okvirne norme). Zanesljivost je bila pri inštrumentu ustrezna. V okviru preverjanja veljavnosti je bila ugotovljena ustrezna stopnja konstruktne veljavnosti (Milne, 1992).

Socio-demografske spremenljivke:

- starost
- stopnja izobrazbe
- zdravje

Uporabljene neodvisne spremenljivke:

- skupina (eksperimentalna skupina, kontrolna skupina)

Uporabljene odvisne spremenljivke:

- osebnost
- strategije spoprijemanja s stresom

7.3 Metode obdelave podatkov

Za obdelavo podatkov so uporabljene naslednje statistične metode:

- računanje osnovnih postopkov opisne statistike posameznih spremenljivk,
- t-test za neodvisne vzorce.

Vse hipoteze smo preverjali na ravni 5% tveganja ($P=0.05$).

Za statistično analizo je bil uporabljen program SPSS – 13.0. Rezultati so predstavljeni tekstovno ter v obliki tabel in grafikonov.

8 Rezultati

Tabela 3 prikazuje razlike v strategijah spoprijemanja s stresom med športnimi piloti in splošno populacijo v aritmetični sredini in standardnim odklonom.

Tabela 3: Aritmetična sredina in standardni odklon med skupinama.

dimenzije	športni piloti		splošna populacija	
	M	SD	M	SD
LA	9,77	3,25	9,12	3,36
PO	8,77	3,67	9,57	3,37
IP	7,20	3,23	7,77	3,63
RP	11,75	3,78	10,75	4,39
KI	7,00	4,60	5,65	3,91
S	3,65	3,44	3,60	2,53
IAN	8,10	3,75	6,75	2,90
EI	4,15	3,58	3,02	2,29

Opombe: M-Aritmetična sredina; SD-Standardna deviacija; LA-Logična analiza; PO-Pozitivna ocena; IP-Iskanje podpore; RP-Reševanje problema; KI-Kognitivno izogibanje; S-Sprejemanje; IAN-Iskanje alternativnih nadomestil; EI-Emocionalno izlitje oziroma izpraznjenje.

Tabela 4 prikazuje razlike v strategijah spoprijemanja s stresom med športnimi piloti in splošno populacijo, ki predstavljajo kontrolno skupino.

Tabela 4: T-test za preverjanje statistično značilnih razlik v strategijah spoprijemanja s stresom med športnimi piloti in splošno populacijo.

dimenzije	t	Df	Statistična značilnost
LA	-1,252	158	,212
PO	1,445	158	,150
IP	1,065	158	,289
RP	-1,553	158	,123
KI	-2,013	158	,046*
S	-,105	158	,916
IAN	-2,562	158	,011*
EI	-2,380	158	,019*

Opombe: LA-Logična analiza; PO-Pozitivna ocena; IP-Iskanje podpore; RP –Reševanje problema; KI-Kognitivno izogibanje; S-Sprejemanje; IAN-Iskanje alternativnih nadomestil; EI-Emocionalno izlitje oziroma izpraznjenje; * $p < .05$.

S pomočjo t-testa za neodvisne vzorce smo ugotavljali razlike v aritmetičnih sredinah med športnimi piloti in splošno populacijo. Ugotovili smo, da se statistično značilne razlike pojavljajo v nekaterih dimenzijah, ki jih meri vprašalnik CRI-Adults. Statistično značilne razlike se pojavljajo na dimenzijah: Kognitivno izogibanje, Iskanje alternativnih nadomestil ter Emocionalno izlitje oziroma izpraznjenje.

Za skupino športnih pilotov in splošno populacijo smo izračunali aritmetične sredine in standardne odklone po dimenzijah BFQ (tabela 5).

Tabela 5: Opisne statistike za posamezne spremenljivke.

dimenzije	športni piloti		splošna populacija	
	M	SD	M	SD
E	51,38	6,78	48,21	6,15
S	50,09	6,84	46,68	7,27
V	50,90	8,56	46,31	7,96
Č	50,85	9,54	50,06	9,27
O	49,45	8,21	41,52	7,34
L	53,56	7,22	51,90	9,55

Opomba: M-Aritmetična sredina; SD-Standardna deviacija; E-Energija; S-Sprejemljivost; V-Vestnost; Č-Čustvena stabilnost; O-Odprtost; L-Lestvica iskrenosti.

S pomočjo t-testa za neodvisne vzorce smo ugotavljali, ali obstajajo statistično značilne razlike v aritmetičnih sredinah na dimenzijah BFQ med športnimi piloti in splošno populacijo (tabela 6).

Tabela 6: Analiza razlik v dimenzijah BFQ med športnimi piloti in splošno populacijo.

Dimenzije	T	df	statistična značilnost
E	,065	158	,004*
S	,012	158	,005*
V	,066	158	,001*
Č	,353	158	,619
O	,697	158	,000*
L	,673	158	,256

Opomba: E-Energija; S-Sprejemljivost; V-Vestnost; Č-Čustvena stabilnost; O-Odprtost; L-Lestvica iskrenosti; * $p < .05$; T- vrednost t- testa, df-Stopnje svobode.

Ugotovili smo, da imajo pri vseh dimenzijah BFQ aritmetične sredine višje vrednosti pri športnih pilotih (tabela 5); statistično značilne razlike pa se pojavljajo na dimenzijah: Energija, Sprejemljivost, Vestnost ter Odprtost (tabela 6).

9 Razprava

Stres je pomemben dejavnik v vsakodnevnem življenju. Stres vključuje odziv našega organizma na potencialno škodljiv dejavnik. Med ljudmi obstajajo razlike v načinu, kako se s stresnimi situacijami spoprijemajo. Na to, katero strategijo spoprijemanja s stresom bomo izbrali, vpliva več različnih dejavnikov.

Stresni dogodki oziroma stresorji so pri pilotih močno prisotni. Običajno ne gre samo za količino raznovrstnih stresorjev, pač pa za njihovo intenziteto. Vsaka napaka, ki je posledica stresa, se hitro kaznuje. Iz tega razloga morajo biti piloti psihično izredno stabilni in neanksiozni in se morajo znati osredotočiti samo na nalogo.

Osrednji del naše raziskave je bil ugotoviti, kako se strategije spoprijemanja s stresom slovenskih športnih pilotov razlikujejo od splošne populacije. Športni piloti so v pričujoči raziskavi predstavljali eksperimentalno skupino, udeleženci splošne populacije pa kontrolno skupino. Udeleženci v kontrolni skupini so bili izbrani na osnovi lastnosti vsakega posameznega člana eksperimentalne skupine, tako da so enakovredni po relevantnih faktorjih (spolu, starosti, zdravju, izobrazbi ...) – študija enakovrednih parov.

Ob pregledu razlik v strategijah spoprijemanja s stresom med športnimi piloti in splošno populacijo vidimo, da je do značilnih razlik prišlo na naslednjih dimenzijah, in sicer: Kognitivno izogibanje, Iskanje alternativnih nadomestil ter Emocionalno izlitje oziroma izpraznjenje. To so dimenzije CRI, ki predstavljajo strategije spoprijemanja s stresom, naravnane »od problema«. Na vseh teh treh dimenzijah so piloti dosegali v povprečju višje rezultate kot pa splošna populacija. Rezultati naše raziskave se razlikujejo od raziskave, ki sta jo opravila Fine in Hartman (1986). V tej raziskavi sta ugotovila, da se piloti v stresnih situacijah le redko osredotočijo na svojo notranjost (introspekcija) ali pa začnejo z obtoževanjem, pretepom ter otročjim obnašanjem. Večinoma pilotov je v tej raziskavi pokazala, da obvladujejo problemske situacije (t. j. uporabljajo strategije, »usmerjene k problemu«). Vzrok temu je morda tudi ta, da so športni piloti izbirali probleme (in potem reševali vprašalnik glede na ta problem), ki niso vezani na pilotiranje, ampak so bolj izbirali probleme iz osebnega življenja.

Na dimenzijah Logična analiza, Pozitivna ocena, Iskanje podpore, Reševanje problema in Sprejemanje nismo odkrili statistično značilnih razlik med skupinama. Slovenski športni piloti se torej pomembno ne razlikujejo od splošne populacije po tem, da bi pogosteje stopili v akcijo pri reševanju nastale stresne situacije ter da bi manj iskali socialno podporo. Rezultati raziskav strategij spoprijemanja s stresom pri pilotih so pokazali, da piloti težijo k temu, da ne vpletajo čustev ter da se bolje spopadajo s stresom, ko imajo pred seboj problem oziroma ko je strategija obvladovanja problemsko naravnana in zahteva njihov takojšnji odziv oziroma akcijo (Ashman in Tefler, 1983; Retzlaff in Gibertini, 1987; Picano, 1990). Zato smo na dimenzijah Iskanje podpore in Reševanje problema pričakovali razliko pri športnih pilotih od splošne populacije. Rezultati so sicer nakazali tendenco v predvideno smer, in sicer so športni piloti dosegali v povprečju višji rezultat kot splošna populacija na dimenziji Reševanje problema in nižji rezultat na dimenziji Iskanje podpore, vendar pa ta razlika med skupinama ni bila statistično značilna.

Za osnovo nadaljnjih raziskav bi lahko vključili večje število udeležencev raziskave, smiselno bi bilo vključiti še druge instrumente za merjenje strategij spoprijemanja s stresom. Ugotavljali pa bi lahko razliko med samimi športnimi piloti pri stresorjih, ki so povezani s samim pilotiranjem, s stresorji, ki se pojavljajo v drugih življenjskih situacijah.

Človekova osebnost je enoten, vendar izredno kompleksen pojav, za katerega je značilna velika širina in raznolikost teoretičnih konceptov. Različne definicije osebnosti kažejo, da je preučevanje osebnosti človeka najpomembnejši vidik in temeljni podatek o obnašanju posameznika v različnih situacijah (Musek, 1999). Raziskave s področja osebnosti so pokazale, da se pri pilotih pojavljajo specifične osebnostne lastnosti, kot so na primer emocionalna stabilnost, ekstravertiranost, družabnost, vestnost, uravnoteženost, aktivnost (Fine in Hartman, 1968; Nakamura in Nira, 1977; Ashman in Telfer, 1983; Bartram, 1995; Dillinger, Wiegmann in Taneja, 2003; Fitzgibbons, Davis in Schutte, 2004).

V pričujoči raziskavi smo skušali ugotoviti osebne lastnosti slovenskih športnih pilotov in jih primerjati s splošno populacijo, ki je predstavljala odgovarjajočo kontrolno skupino. Ob pregledu razlik v osebni strukturi med skupinama smo ugotovili, da je do statistično značilnih razlik prišlo na dimenzijah Energija, Sprejemljivost, Vestnost in Odprtost. Vse te štiri dimenzije BFQ vprašalnika so bolj izražene pri športnih pilotih kot pa pri splošni populaciji. Športni piloti tako delujejo bolj energično in dinamično, so bolj zgovorni in navdušeni, so sposobni samouveljavljanja, prednjačenja in vplivanja na druge. V drugih teorijah se dimenzija Energija pojavlja kot ekstravertnost (Mc Crae in Costa, 1994) ali kot surgentnost (Goldberg, 1990). Ta ugotovitev se sklada z ugotovitvami drugih raziskav, ki poročajo o bolj izraženi ekstravertiranosti pri pilotih (Reinhardt, 1970; Nakamura in Nira, 1977; Bartram, 1995; Dzvonič, 1999; Dillinger, Wiegmann in Taneja, 2003). Prav tako je dimenzija Sprejemljivost bolj izražena pri športnih pilotih kot pa pri splošni populaciji; tako športni piloti dajejo videz oseb, ki so drugim na razpolago, ki so nesebične, zaupljive, popustljive, strpne, tople, prijateljske, prijazne in lojalne. Sprejemljivost se omenja tudi kot odprtost (Mc Crae in Costa, 1987). Do pomembnih razlik je prišlo tudi na dimenziji Vestnost in Odprtost. Razlike so prav tako v korist športnih pilotov, kar pomeni, da so le ti bolj zanesljivi, natančni, redoljubni, vztrajni, trdni in delavni. Dajejo videz urejenih, natančnih, redoljubnih, zanesljivih, delavnih, neutrudljivih, voljnih in vestnih ljudi. So bolj ustvarjalni, originalni, radovedni, odprti za novosti. Zdi se bolj originalni, informirani, ustvarjalni, inovativni, bistri in poučeni od splošne populacije.

Na dimenziji Emocionalna stabilnost se skupini statistično značilno ne razlikujeta med sabo. Predhodne raziskave pa poročajo o večji emocionalni stabilnosti pilotov (Reinhardt, 1970; Nakamura in Nira, 1977; Picano, 1991; Bartram, 1995; Dzvonič, 1999; Fitzgibbons, Davis in Schutte, 2004), zaradi česar bi lahko pričakovali višji povprečni rezultat na tej dimenziji vprašalnika BFQ. Razlog za to je morda manjše število udeležencev raziskave, smiselno bi pa bilo vključiti še druge osebne vprašalnike.

Rezultati raziskave so pokazali, da se statistično pomembne razlike med športnimi piloti in splošno populacijo pojavljajo v štirih od petih osebnostnih faktorjev, ki smo jih merili s pomočjo BFQ vprašalnika. Izsledki naše raziskave se v večini skladajo s predhodnimi raziskavami na področju ugotavljanja osebnosti pilotov. Ne skladajo se pa pri ugotovitvah predhodnih raziskav v zvezi z emocionalno stabilnostjo pilotov. Predhodne raziskave namreč poročajo, da so piloti statistično značilno emocionalno stabilnejši kakor pa »nepiloti«. V prihodnje bi bilo tudi zaradi tega razloga smiselno preverjati osebnostni profil športnih pilotov s pomočjo drugih osebnostnih vprašalnikov.

10 Literatura

1. Aldwin, M. C. (1994). *Stress in life and at work*. Thousand Oaks (CA), London: Sage Publications.
2. Ashman, A. Telfer, R. (1983). Personality profiles of pilots. *Aviation Space and Environmental Medicine*, 54(10), 940-943.
3. Bartlett, D. (1998). *Stress-perspectives and processes*. Buckingham, Philadelphia: Open University Press.
4. Bartram, D. (1995). Personality factors in pilots selection: Validation of the Cathay Pacific Airways selection procedures. V R. S. Jensen (Ur.). *Proceedings of the Eight International Symposium on Aviation Psychology* (str. 1330-1335). Columbus, OH: The Ohio State University.
5. Bartram, D. in Dale, H. C. A. (1982). The Eysenck Personality Inventory as a selection test for pilots. *Journal of Occupational Psychology*, 55, 287-296.
6. Block, J. (1995) A contrarian view of the five-factor approach to personality description. *Psychological Bulletin*, 117, 187-215.
7. Braham, B. J. (1994). *Managing stress: keeping calm under fire*. Burr Ridge, New York: Irwin Professional Publishing.
8. Bucik, V., Boben, D. in Hruševar-Bobek, B. (1995). Pet velikih faktorjev osebnosti. *Psihološka obzorja*, 4, 33-43.
9. Bucik, V., Boben, D. in Kranjc, I. (1997). Vprašalnik BFQ in ocenjevalna lestvica BFO za merjenje »velikih pet« faktorjev osebnosti: slovenska priredba. *Psihološka obzorja*, 4, 5-30.
10. Caprara, G. V., Barbaranelli, C., Borgogni, L., Bucik, V. in Boben, D. (1997). Model »Velikih pet«. *Priročnik za merjenje strukture osebnosti*. Ljubljana: Produktivnost, d. o. o.
11. Caprara, G. V., Barbaranelli, C., Borgogni, L. in Perugini, M. (1993). The »Big Five Questionnaire«: A new questionnaire to assess the five factor model. *Personality and Individual Differences*, 15, 281-288.
12. Chidester T. R., Helmreich R. L., Gregorich S. E. in Geis C. E. (1991). Pilot personality and crew coordination: implication for training and selection. *International Journal of Aviation Psychology*, 1(1), 25-44.
13. Černelič, M. (1999). Izvori stresa. *Primorska srečanja*, 23(219-220), 573-576.

14. Digman, J. M. (1994). Historical antecedents of the five-factor model. V P. T. Costa in T. A. Widiger (Ur.). *Personality disorders and the five-factor model of personality*. (str.13-18). Washington: American Psychological Association.
15. Dillinger, T. G., Wiegmann D. A. in Taneja, N. (2003). Relating personality with stress coping strategies among student pilots in a collegiate flight training program. V R. S. Jensen (Ur.). *Proceedings of the 12th International Symposium on Aviation Psychology*. Dayton, OH: The Ohio State University.
16. Dolgin, D .L., Lambirth, T. T., Rentmeister-Bryant H.K. in Moore, J. L. (2003). Selected Personality Characteristics of Student Naval Aviators and Student Naval Flight Officers. *International Journal of Aviation Psychology*, 13(4), 415-427.
17. Dzvonic, O. (1999). Personality traits and anxiety states as predictors of selection and training level of Slovak pilots. *Studia Psychologica*, 41(2), 105-122.
18. Fine, P. M. in Hartman, B. O. (1986). Psychiatric strengths and weaknesses of *typical Air Force pilots* (SAM-TR-68-121). Brooks AFB, TX: USAF School of Aerospace Medicine.
19. Fiske, D. W. (1994). The limits for the conventional science of personality. *Journal of Personality*, 42(1), 1-11.
20. Fitzgibbons, A., Davis, D. in Schutte, P.C. (2004). *Pilot Personality Profile Using the NEO-PI-R*. Virginia: NASA Langley Research Center Hampton.
21. Fontana, D. in Abouserie, R. (1993). Stress levels, gender and personality factors in teachers. *British Journal of Educational Psychology*, 63(2), 261-270.
22. Fulgosi, A. (1981). *Psihologija i ličnost – teorije i istraživanja*. Zagreb: Školska knjiga.
23. Goldberg, L. R. (1990). An alternative "Description of personality": The Big-Five factor structure. *Journal of Personality and Social Psychology*, 59, 1216-1229.
24. Goldberg, L. R. (1993). The structure of phenotypic personality traits. *American Psychologist*, 48, 26-34.
25. Graziano, W. G. in Eisenberg, N. (1997). Agreeableness: a dimension of personality. V Hogan, R., Johnson, J. in Briggs, S. (Ur.), *Handbook of Personality Psychology* (str.795-824). San Diego, CA: Academic Press.
26. Haward, L. R. C. (1969). The use of specially devised thematic apperception cards in aviation psychology. *Flight Safety*, 3, 12-14.
27. Hill, G. (2001). *Psihologija: shematski prikaz*. Ljubljana: Tehniška založba Slovenije.

28. Hobfoll, S. E. (1998). *Stress, culture, and community*. New York: Plenum Press.
29. Hogan, J, Ones, D.S (1997). Conscientiousness and integrity at work. V Hogan, R., Johnson, J. in Briggs, S. (Ur.), *Handbook of Personality Psychology* (str. 849-872). San Diego, CA: Academic Press.
30. Hormann, H. in Maschke, P. (1996). On the relation between personality and job performance of airline pilots. *The International Journal of Aviation Psychology*, 6(2), 171-178.
31. Jessup, G. in Jessup, H. (1971). Validity of the Eysenck personality Inventory in pilot selection. *Occupational Psychology*, 21, 158-169.
32. Koonce, J. M. (2002). *Human factors in the training of pilots*. London: Taylor in Francis.
33. Lamovec, T. (1990). Način spoprijemanja s stresom (coping). *Anthropos*, 5-6, 217-230.
34. Lamovec, T. (1994). *Psihodiagnostika osebnosti*. Ljubljana: Znanstveni inštitut Filozofske Fakultete.
35. Laster (1995). *Theories of Personality*. Washington: Tylor and Francis.
36. Lazarus, S. R. in Folkman, S. (1984). *Stress, appraisal, and coping*. New York: Springer Publishing Company.
37. Looker, T. in Gregson, O. (1993). *Obvladajmo stres: kaj lahko z razumom storimo proti stresu?* Ljubljana: Cankarjeva založba.
38. Luban-Plozza, B. in Pozzi, U. (1994). *V sožitju s stresom*. Ljubljana: DZS.
39. Macey, P. J. (1980). Selection and training of pilots for British Airways. *Royal Air Force Bulletin*, 18, 21-36.
40. Matthews, G. in Deary, I. J. (1998). *Personality traits*. Cambridge: Cambridge University.
41. McAdams, D. P. (1997). A conceptual history of personality psychology. V R. Hogan, J. A-Johnson in S. Briggs (Ur.). *Handbook of personality* (str. 3-31). San Diego: Academic press.
42. McCrae, R. R. in Costa, P. T., Jr. (1987). Validation of the five-factor model of personality across instruments and observers. *Journal of Personality and Social Psychology*, 52, 81-90.
43. McCrae, R. R. in Costa, P. T., Jr. (1994). Positive and negative valence within the Five-Factor Model. *Journal of Research in Personality*, 29, 443-460.

44. McCrae, R. R. in Costa, P. T., Jr. (1997). Personality trait structure as a human universal. *American Psychologist*, 52, 509-516.
45. McKenzie, J. (1998). Fundamental flaws in the five factor model: a re-analysis of the seminal correlation matrix from which the »openness-to-experience« factor was extracted. *Personality and Individual Differences*, 24, 4, 475-480.
46. Molan, M. (2005). Vpliv hrupa na razpoložljivost delavcev v novih tehnoloških okoljih. *Sanitas et labor*, 4 (1), 107-122.
47. Možina, S. (1998). *Management kadrovskih virov*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
48. Musek, J. (1988). *Teorije osebnosti*. Ljubljana: Filozofska fakulteta.
49. Musek, J. (1993). *Znanstvena podoba osebnosti*. Ljubljana: Educy.
50. Musek, J. (1999). *Psihološki modeli in teorije osebnosti*. Ljubljana: Filozofska fakulteta.
51. Norman, W. T. (1963). Toward an adequate taxonomy of personality attributes: Replicated factor structure in peer nomination personality ratings. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 66, 574-583.
52. Okaue, M., Nakamura, M. in Nira, K. (1977). Personality characteristics of pilots on EPPS, MPI and DOSEFU. *Reports of Aeromedical Laboratory*, 18, 83-93.
53. Perrez, M. in Reicherts, M. (1992). *Stress, coping, and health*. Seattle, Toronto, Bern, Göttingen: Hogrefe & Huber Publisher.
54. Picano, J. J. (1990). An empirical assessment of stress-coping styles in military pilots. *Aviation Space and Environmental Medicine*, 61(4), 356-360.
55. Picano, J. J. (1991). Personality types among experienced military pilots. *Aviation Space and Environmental Medicine*, 62(6), 517-520.
56. Pogačnik, V. (1994). *Spoprijemanje s stresom v športu*. Diplomsko delo, Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta, Oddelek za psihologijo.
57. Powell, T. (1999). *Kako premagamo stres*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
58. Reinhardt, R. (1970). The outstanding jet pilot. *American Journal of Psychiatry*, 127, 732-736.
59. Retzlaff, R. D. in Gibertini, M. (1987). Air Force pilot personality: Hard data on the right stuff. *Mult. Behav. Res.*, 22, 383-389.
60. Rungapadiachy, D. M. (2003). *Medosebna komunikacija v zdravstvu. Teorija in praksa*. Ljubljana: Educy.

61. Skinner, A. E. in Wellborn, J. G. (1994). Coping during childhood and adolescence: A motivational perspective. V D.L. Featherman, R. M. Lerner & M. Perlmutter (Ur.). *Life- Span Development and Behavior*, 12 (str. 91-133). Hillsdale, New Jersey, Hove: Lawrence Erlbaum Associates.
62. Selič, P. (1999). *Psihologija bolezni našega časa*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
63. Shinar, Y. (1995). Personality as the key factor in a competence of a pilot. V R.S. Jensen (Ur.). Proceedings of the Eight International Symposium on Aviation Psychology (p. 1137-1141). Columbus, OH: The Ohio State University.
64. Statt, D. A. (1990). *The concise dictionary of psychology*. London: Routledge.
65. Šfilogoj, Ž.M. (1999). *Stres in osebnostne motnje*. Seminarska naloga. Ljubljana: Filozofska fakulteta.
66. Tomori, M. (1990). *Psihologija telesa*. Ljubljana: DZS.
67. Tomori, M. (2000). Duševne koristi telesne dejavnosti. V J. Turk (ur.), *Lepota gibanja* (str. 60-70). Ljubljana: Društvo za zdravje srca in ožilja Slovenije.
68. Trstenjak, A. (1976). *Problemi psihologije*. Ljubljana: Slovenska matica.
69. Tušak, M. in Tušak, M. (2001). *Psihologija športa*. Ljubljana: Znanstveni inštitut Filozofske fakultete.
70. Tylor, S. E. (1995). *Health Psychology*. Singapore: McGraw-Hill.
71. Watson, D. in Clark, L. A. (1997). Extraversion and its positive emotional core. V R. Hogan, J. Johnson in S. Briggs (Ur.), *Handbook of personality psychology* (str. 767-793). San Diego, CA: Academic Press.