

Людинознавчі студії. Серія «Педагогіка»
Human studies. Series of «Pedagogy»
8/40 (2019), 229–238

Professionalizacja pilota wojskowego: dyskurs społeczno-pedagogiczny

<https://doi.org/10.24919/2413-2039.8/40.164466>

BERA Sebastian – аспірант Відділення Педагогіки, Академія Спеціальної Педагогіки ім. М. Гжегожевської у Варшаві, вул. Щесьлівіцка, 40, Варшава, 02-353, Польща

BERA Sebastian – Postgraduate student of the Institute of Pedagogical Science, Maria Grzegorzewska University, Szczęśliwicka Str., 40, Warszawa, 02-353, Poland

E-mail address: s.bera@wp.pl

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3698-2643>

Бібліографічний опис статті: Bera, S. (2019). Professionalizacja pilota wojskowego: dyskurs społeczno-pedagogiczny. *Людинознавчі студії. Серія «Педагогіка»*, 8/40, 229–238. doi: 10.24919/2413-2039.8/40.164466.

To cite this article: Bera, S. (2019). Professionalizacja pilota wojskowego: dyskurs społeczno-pedagogiczny [Professionalization of a military pilot: a socio-pedagogical discourse]. *Liudynoznavchi studii. Seriiia «Pedahohika» – Human Studies. Series of «Pedagogy»*, 8/40, 229–238. doi: 10.24919/2413-2039.8/40.164466 [in Polish].

Історія статті

Одержано: 14 січня 2019

Прорецензовано: 17 лютого 2019

Подано до редакції: 18 лютого 2019

Доступ он-лайн: 22 квітня 2019

Article history

Received: January 14, 2019

Received in revised form: February 17, 2019

Accepted: February 18, 2019

Available online: April 22, 2019

Journal homepage:

<http://lssp.dspu.edu.ua/>

p-ISSN 2313-2094

e-ISSN 2413-2039

© 2019 The Author. *Human studies. Series of «Pedagogy»* published by Drohobych Ivan Franko State Pedagogical University & Open Journal Systems. This is an open access article under the CC BY-NC-SA 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).

УДК 37.013.42:658.846

**PROFESSIONALIZACIA PILOTA WOJSKOWEGO:
DYSKURS SPOŁECZNO-PEDAGOGICZNY**

Pilot wojskowy to z jednej strony żołnierz zawodowy, stanowiący odrębną kategorię zawodową i z drugiej operator statku powietrznego. Z profesji tej wynikają określone zadania jako obrońcy ojczyzny i służby społeczeństwu oraz jego gotowość poświęcenia najwyższych wartości dla kraju. Z drugiej strony to wybitny specjalista od którego wymaga się predyspozycji psychofizycznych, wiedzy i umiejętności w pilotowaniu skomplikowanego sprzętu lotniczego. Warunki jego służby w powietrzu są nietypowe dla funkcjonowania człowieka. Swoje zadania wykonuje bowiem w warunkach do których człowiek biologicznie nie jest przystosowany. Narażony jest na

silne negatywne oddziaływanie czynników środowiskowych: przeciążenia, wibracje, hałas, ograniczona widoczność, wykonywanie zadań o różnej porze dnia i nocy itp. Ponadto stres i obciążenie powoduje także eksploataowanie drogiego sprzętu oraz wykonywanie niebezpiecznych lotniczych misji często nad nieznanym terenem. Uwarrantowania tej służby powodują, że zawód pilota jest dość elitarny, a służba niezwykle prestiżowa. Ta wyjątkowość powoduje też kształtowanie się silnych więzi środowiskowych i wzorów zachowań typowych dla personelu latającego.

Funkcjonowanie pilota w sytuacjach trudnych wpisane jest więc w tą rolę zawodową. Pilot może doświadczać w swej służbie sytuacji deprywacji wynikającej z braku możliwości zaspokojenia istotnych potrzeb natury fizjologicznej, psychicznej czy społecznej. Wykonywanie zadań o różnym stopniu trudności i w różnych warunkach może stanowić źródło przeciążenia fizycznego i psychicznego. Aby wykonać rzetelnie misję lotniczą musi też często pokonać występujące utrudnienia z przyczyn niezależnych od niego. Wykonując z kolei misję nad nieprzyjaznym sobie terenem w warunkach służby w misjach zagranicznych wystąpić może utrata cenionych wartości, zwłaszcza zdrowia i życia. Wykonywanie tych zadań wymaga stałego natężenia uwagi i koncentracji, precyzji działania oraz podejmowania różnych istotnych decyzji w warunkach deficytu czasu. Niekiedy dochodzi także do konfliktów i nieporozumień w zespole pracy pilota, co stanowi czynnik dezorganizujący jego funkcjonowanie zawodowe. Szczególnym obciążeniem dla pilota wojskowego jest stres będący odpowiedzią organizmu na destrukcyjne oddziaływanie bodźców i reakcje, stawiane psychiczne lub fizyczne wymagania, warunki wykonywania lotniczych zadań, zagrożenie środkami rażenia przeciwnika nad jego terytorium. W przypadku misji zagranicznych będzie to także obciążenie wynikające z oddalenia od bliskich i funkcjonowanie stale w warunkach zagrożenia nie tylko w czasie lotu ale i w warunkach koszarowej służby wynikających z możliwości ataku terrorystycznego.

Słowa kluczowa: pilot wojskowy; profesia; stres; deprywacja; model zachowań; potrzeby społeczne.

ПРОФЕСІОНАЛІЗАЦІЯ ВІЙСЬКОВОГО ПІЛОТА: СОЦІАЛЬНО-ПЕДАГОГІЧНИЙ ДИСКУРС

Військовий пілот, з одного боку, професійний солдат, що становить окрему професійну категорію, а з іншого – оператор літака. До цієї професії належать специфічні завдання як захист вітчизни, так і служіння суспільству, готовність присвятити найвищі цінності країні. З іншого боку, він є важливим фахівцем, від якого вимагають психофізичних схильностей, знань і навичок у пілотуванні складної авіаційної техніки. Умови його служби в повітрі незвичайні для функціонування людини. Він виконує свої завдання в умовах, до яких людина природно не пристосована. Вона піддається сильному негативному впливу факторів навколишнього середовища: перевантаження, вібрації, шуму, обмеженої видимості, виконання завдань в різний час дня і ночі тощо. Крім того, напругу і навантаження зумовлює використання дорогого обладнання і здійснення небезпечних повітряних місій часто по невідомому району. Умови цієї служби означають, що професія пілота є досить елітарною, а

служба надзвичайно престижною. Ця унікальність також призводить до формування сильних соціальних зв'язків і прикладів моделей поведінки, характерних для пілотів.

Функціонування пілота у складних ситуаціях включено до професіограми пілота. Пілот може відчувати в своїй службі ситуацію з депривацією, що виникає внаслідок нездатності задовольнити важливі фізіологічні, психологічні або соціальні потреби. Виконання завдань різного ступеня складності і за різних умов може бути джерелом фізичних і психічних перевантажень. Щоб виконувати надійно повітряні місії, він повинен часто долати незручності, викликані причинами не залежно від нього. У свою чергу виконання місій над ворожим районом в умовах служби в іноземних місіях може зазнати втрати важливих цінностей, особливо здоров'я і життя. Виконання цих завдань вимагає постійної уваги і концентрації, точності дій і прийняття різних важливих рішень в умовах обмеженого часу. Іноді виникають конфлікти і непорозуміння в команді пілота, що є дезорганізуючим фактором його професійної діяльності. Особливим тягарем для військового пілота є стрес, який є реакцією організму на руйнівний вплив стимулів і реакцій, накладених на психологічні або фізичні вимоги, умови виконання повітряних завдань, загрозу засобів нападу на ворога на його території. У випадку з іноземними місіями це призведе до тягаря, що виникає внаслідок віддаленості від родичів і постійного функціонування в умовах безпеки не тільки під час польоту, але і в умовах військової служби на землі, де є загроза можливого теракту.

Ключові слова: військовий пілот; професія; стрес; депривація; модель поведінки; соціальні потреби.

PROFESSIONALIZATION OF A MILITARY PILOT: A SOCIO-PEDAGOGICAL DISCOURSE

On the one hand, the military pilot is a professional soldier, that forms a separate professional category, and on the other - the aircraft operator. This profession includes specific tasks such as defence of the fatherland and serving the community, readiness to devote the highest values to the country. On the other hand, he is an important specialist who needs to have psychophysical inclinations, knowledge and skills in piloting complex aviation equipment. The conditions of his service in the air are unusual for the functioning of a human. He performs his tasks in conditions in which a person is naturally not adapted. He is subjected to a strong negative impact of environmental factors: overload, vibration, noise, limited visibility, the execution of tasks at different times of the day and night, and the like. Moreover, the use of expensive equipment and the implementation of dangerous air missions often in an unknown area cause tension and pressure. The conditions of this service mean that the profession of a pilot is rather elitist, and the service is extremely prestigious. This uniqueness also leads to the formation of strong social connections and examples of behavioural patterns characteristic of pilots.

The functioning of the pilot in difficult situations is included in the profession of the pilot. The pilot may feel in his service a situation of deprivation arising from the inability to meet important physiological, psychological or social needs. Per-

forming tasks of different degrees of complexity and in different conditions can be a source of physical and mental overload. In order to carry out air missions reliably, he must often overcome the inconveniences caused by independent reasons. In turn, performing missions over an enemy area under conditions of service in foreign missions may suffer the loss of important values, especially health and life. The fulfilment of these tasks requires constant attention and concentration, accuracy of actions and the adoption of various important decisions with limited time. Sometimes conflicts and misunderstandings arise in the pilot's team; there is a disorganizing factor in his professional activities. A special burden for the military pilot is stress, which is the body's response to the destructive effects of stimuli and reactions imposed on psychological or physical requirements, conditions for performing air tasks, and the threat of attack on the enemy on his territory. In the case of foreign missions this will lead to a burden arising from remoteness from relatives and constant functioning in conditions of danger not only during the flight, but also in the conditions of military service on the land, where there is a threat of possible terrorist attack.

Key words: *a military pilot; profession; stress; deprivation; behavioural model; social needs.*

Acknowledgements. Sincere thanks to the Board of Maria Grzegorzewska University, in the person of Prof. Stefan Kwiatkowski, Rector.

Funding. The author received no financial support for the research, authorship, and/or publication of this article.

Wprowadzenie

Często stawiane są pytania, czy pełnienie zawodowej służby wojskowej jest zawodem, a jeśli tak, to w jakim stopniu? Czy zawodowa służba wojskowa jest czymś innym, co wykracza poza zakres ujęty w różnych definicjach zawodu? Czy grupę zawodowych żołnierzy można zaliczyć do typowej grupy zawodowej?

Jak się okazuje wykonywanie zadań i czynności profesjonalnych przez żołnierzy zawodowych, w tym pilotów wojskowych, oraz ich kontekst społeczny i zawodowy w pełni mieszczą się w definicji zawodu (Szczepański, 1965, p. 16). Zawodowi wojskowi to ogół osób, których kompetencje zawodowe (wiedza, umiejętności i postawy zawodowe) służą przede wszystkim obronności kraju, wykonując zadania ściśle profesjonalne, realizacji misji wojskowych poza granicami, w tym zobowiązań sojuszniczych wobec NATO. W sposób trwały i nieprzerwany prowadzą swoją działalność wynikająca ze społecznego podziału pracy skierowana na ochronę wytworzonych przez społeczeństwo dóbr i innych wartości. Działalność tę prowadzą celowo w oczekiwaniu na zaspokojenie różnych potrzeb: materialnych, społecznych, twórczych, rozwojowych, prestiżowych czy moralnych (Bera, 1999, p. 5).

Służba wojskowa jest nie tylko zawodem czy obowiązkiem. Musi być także wewnętrznym nakazem sumienia, nakazem serca. Tradycje żołnierskie Polaków poprzez wieki związały służbę wojskową z miłością Ojczyzny. Tak więc zawodowa służba wojskowa jest powołaniem oraz dobrowolnym i świadomym wyborem służ-

by dobru wspólnemu. Fakt ten stawia żołnierza w szczególnej dyspozycji wobec narodu, państwa i ojczyzny oraz wymaga zdyscyplinowania, lojalności i poświęcenia. Wymagania w tym zakresie określa *Kodeks Honorowy Żołnierzy Zawodowych Wojska Polskiego*.

Zawodowi wojskowi stanowią odrębną kategorię zawodową ze względu na cztery istotne cechy:

- 1) przygotowują siebie i podwładnych do walki zbrojnej;
- 2) występuje w tej profesji silniejszy, niż w innych zawodach związek z hierarchiczną strukturą społeczną armii;
- 3) zawód ten daje określone kompetencje i możliwości dysponowania siłą;
- 4) występuje w tym zawodzie swoistość kwalifikacji (Wiatr, 1982, pp. 237–239).

W grupie wojskowych znajdują się różni specjaliści reprezentujący poszczególne rodzaje wojsk: saperzy, radiotechnicy, nawigatorzy wojskowi, czołgiści, artylerzyści, marynarze, piloci wojskowi itd.

Zawód pilota wojskowego

Przedmiotem naszych zainteresowań jest zawód pilota wojskowego. Pilot to jednej strony oficer lotnictwa – żołnierz zawodowy, pełniący rolę przełożonego lub podwładnego, członek społeczności zawodowej i lokalnej. Z drugiej strony, to wysokiej klasy specjalista wykonujący sterujący statkiem powietrznym, wykonujący loty indywidualne lub grupowe oraz loty bojowe (Ślusarski, 1995, p. 176). Zawód pilota jest więc zawodem szczególnym, nie dającym się porównać z innymi, tak ze względu na miejsce jego wykonywania, zakres niezbędnej wiedzy i predyspozycji fizycznych i psychicznych, jak i cech charakteru oraz odpowiedzialności ponoszonej za wykonanie zadań, jak i drogocenny sprzęt powierzony jemu w użytkowanie. Należy do zawodów trudnych i niebezpiecznych, ponieważ wykonuje swoją pracę w warunkach niespotykanych w innych zawodach (wykonywanie zadań w powietrzu w dzień i w nocy, w różnych warunkach atmosferycznych, w sytuacjach przeciążenia, odosobnienia, ograniczenia ruchu, na dużych i zmiennych wysokościach). W układzie «pilot-samolot» występuje ciągle krążenie informacji. Proces ten jest niezwykle złożony, gdyż pilot narażony jest na wiele zaskakujących i często nieprzewidywanych sytuacji podczas lotu, wymienić tu można chociażby: duże napięcia nerwowe i emocjonalne wywołane złożonością zadań i poczuciem odpowiedzialności za je wykonanie, nagłe zmiany i oddziaływanie niesprzyjających zjawisk fizycznych (przyspieszenia, różnice ciśnienia barometrycznego, turbulencje, hałas, wibracje, trudności we wzrokowej orientacji, różnorodność warunków i sposobów prowadzenia działań bojowych itp.) (Błoszczyński, 1976). Są to warunki do których człowiek nie jest biologicznie przystosowany. Dlatego kandydaci do «Dęblińskiej Szkoły Orłąt» przechodzą badania specjalistyczne, a w trakcie służby w jednostkach wojskowych przed każdymi lotami są poddawani badaniom lekarskim, raz zaś w roku badaniom Przed wojskową Komisją Lotniczo-Lekarską (Kowalski, 1969, pp. 15–28; Bera, 1999, pp. 6–9).

Wymagania wynikające z przygotowania zawodowego wynikają z faktu dysponowania nowoczesną techniką lotniczą i na ogół samodzielnym wykonywaniem

zadań w powietrzu. Samodzielne wykonywanie zadań lub w niewielkich zespołach wymaga szerokiego zakresu wiedzy specjalistycznej i ogólnej. Szczególnym wyróżnikiem pracy pilota jest opanowanie techniki pilotowania określonego statku powietrznego oraz umiejętne wykorzystanie bojowych możliwości na współczesnym polu walki.

W literaturze fachowej mówi się, że elektronika stanowi połowę wartości statku powietrznego. Dysponowanie tak drogim i skomplikowanym sprzętem niesie ze sobą zwiększoną odpowiedzialność indywidualną, zwłaszcza, że charakter zadań oraz działanie często w sytuacjach trudnych odpowiednio ją potęguje. W warunkach współczesnego pola walki pilot w zasadzie w pierwszej kolejności narażony jest na skonfrontowanie swoich możliwości z przeciwnikiem (Olszewski, 1998). Warunki pokojowej służby są równie trudne i zbliżone w swej istocie do wojennych, gdyż wymagają nie mniejszych umiejętności, poświęcenia, odporności psychicznej na zagrożenia, czasami nawet ofiar. Występuje bowiem bardzo duże zagrożenie życia wynikające z możliwości awarii sprzętu lotniczego, popełnienia błędu w działaniu pilota lub służb kierowania lotami. Dlatego pilot w swej praktyce lotniczej ukierunkowany jest na ciągłe doskonalenie lotniczych umiejętności oraz podnoszenie kwalifikacji zapewniających rozwój zawodowy i dążenie do lotniczego mistrzostwa. Nie zachowanie ciągłości w lataniu, dopuszczenie do długich przerw i nie uwzględnienie tego problemu może być groźne w skutkach i prowadzić do wypadków lotniczych (Kowalski, 1969).

Ze względu na przedstawione wysokie wymagania, zawód pilota wojskowego jest dość zamknięty i dostępny dla «wybranych». Ta elitarność wynika także z faktu wspólnego zafascynowania lotnictwem pilotów wojskowych oraz szerszego zakresu uzyskiwanych świadczeń. Ponadto jest to zawód w którym zadaniom szkolenia lotniczego podporządkowane jest życie osobiste i rodzinne. Piloci wojskowi jako grupa zawodowa wyróżniają się też spośród innych żołnierzy zawodowych silnymi więzami zawodowymi i swoistymi wzorcami zachowań. Silny jest w tym środowisku lotniczy esprit de corps.

Sytuacje trudne w pracy pilota wojskowego

W pracy zawodowej pilota wojskowego chodzi o adekwatność funkcjonalną między sytuacją pracy obejmującą okoliczności w jakich on wykonuje swoje obowiązki służbowe i realizuje zadania, a także położenie, w jakim się znajduje a jego zasobami osobistymi obejmującymi przede wszystkim wiedzę i umiejętności pilotażowe, poczucie skuteczności, poczucie odpowiedzialności, odporność na stres co sprzyja efektywnemu i bezpiecznemu szkoleniu lotniczemu. Według K. Galubińskiej (1967, p. 38) sytuacja pilota w pracy jest złożona i wielowarstwowa, ponieważ współdziałając z otoczeniem materialnym, technicznym oraz z innymi ludźmi podlega złożonemu oddziaływaniu środowiska fizycznego, stanowiska pracy i środowiska społecznego.

Zdaniem Z. Ratajczak (2007, pp. 68–69) z sytuacją spójną, normalną mamy do czynienia, jeśli między elementami sytuacji (człowiek, zadania, czynności oraz warunki wykonywania zadań) istnieje równowaga, czyli są one do siebie dopasowane. Oznaczać to może, w analizowanym przez nas przypadku, że pilot wojskowy

ma odpowiednie kompetencje zawodowe (wiedzę, umiejętności i motywację pracy), która pozwala na wykonanie powierzonej pracy (zadania). Zadania te nie mogą być ani łatwe, ani też trudne, aby czynności te zostały wykonane. Warunki zaś muszą sprzyjać wykonaniu tych czynności. Jednak w zawodach trudnych i niebezpiecznych do których zaliczyć należy zawód pilota wojskowego bardzo często mamy do czynienia z sytuacją trudną, stawiającą przed pilotem bardzo duże wyzwania.

Sytuacje trudne powstają wówczas, gdy dochodzi do destabilizacji pomiędzy zadaniami i potrzebami podmiotu a warunkami i sposobami ich realizacji. Brak tej równowagi dotyczy sytuacji prawidłowej, która sprawia, że zostaje zakłócony naturalny rozwój aktywności i minimalizuje się prawdopodobieństwo wykonania zadania na normalnym poziomie, co obniża szanse realizacji sprecyzowanych wcześniej celów. T. Tomaszewski (1976, p. 124) wyjaśnia, że «z sytuacją trudną mamy do czynienia wtedy, zostaje zakłócona wewnętrzna równowaga przeciętnej sytuacji, uniemożliwiająca przebieg podstawowej aktywności i realizacji zadań». Z kolei M. Tyszkowa (1978, p. 14) wskazuje, że sytuacje trudne to «taki układ zewnętrznych bodźców powodujących zakłócenia czynności lub zagrożenie potrzeb jednostki, jej dążeń i cenionych wartości, wywołujących w związku z tym charakterystyczne zmiany w zachowaniu». Sytuacja trudna charakteryzuje się trzema cechami:

a) występuje zakłócenie prawidłowego toku i struktury działań zorientowanych na dany cel;

b) powstaje jakieś zagrożenie dla danej wartości;

c) wytwarzają się negatywne emocje i napięcia emocjonalne.

Tak pojmowana sytuacja stanowi źródło stresu psychologicznego w którym «pewne okoliczności lub sytuacje zewnętrzne stawiają organizmowi nagłe i niecodzienne wymagania» (Lazarus, 1986, p. 28).

T. Tomaszewski (1975) do sytuacji trudnych, w których wymagania otoczenia przekraczają możliwości pracownika zaliczył: sytuacje deprivacji, przeciążenia, utrudnienia, zagrożenia i sytuacje konfliktowe.

Sytuacje deprivacji przeważnie występują wówczas, kiedy wystąpiła niemożność zaspokojenia podstawowych potrzeb takich jak: potrzeby fizjologiczne (głód, pragnienie, oddychanie), potrzeby społeczne (brak komunikacji, izolacja od społeczeństwa), potrzeby natury psychicznej (bankructwo, utrata pracy). Jak się okazuje brak możliwości realizowania pojedynczych zadań i celów może spowodować obniżenie psychicznej sprawności człowieka czy też jego kondycji fizycznej, co w rezultacie powoduje spadek poziomu wykonywania czynności, pobudzenie emocjonalne. Przewlekła deprivacja związana z utratą cenionych wartości powodować może stany depresji i niechęć do życia (Tomaszewski, 1975, pp. 32–33).

Sytuacje przeciążenia mają miejsce wówczas, gdy jednostka ma do wykonania zadanie, które jest na granicy jej predyspozycji umysłowych, fizycznych czy wytrzymałości nerwowej. Prowadzi ona do wyczerpania, zniechęcenia lub zmęczenia. Jeśli jednostka nie ma możliwości podołania trudnym działaniom dostrzec można u niej obniżenie sprawności. Im więcej wywiera się nacisk na człowieka, tym bardziej narasta napięcie nerwowe, co powoduje obniżenie jakości wykonania zada-

nia. Przeciążenie stale trwające może doprowadzić do zaburzeń nerwowych (Tomaszewski, 1976, p. 33).

Sytuacje utrudnienia według J. Terelaka (2001, p. 80) zachodzą wtedy, kiedy człowiek nie jest w stanie wykonać zleconego mu zadania z przyczyn od niego niezależnych, gdy spotyka na swej drodze braki, przeszkody lub ubytki podmiotowe powstające z ograniczeń umysłu lub zmysłów nieodpowiednich do sprecyzowanych wymagań. Zarówno braki, jak i przeszkody niekorzystnie wpływają na wykonywanie działania, obniżają orientację bądź też zakłócają prawidłowy poziom funkcjonowania jednostki w środowisku pracy oraz utrudniają czynności wykonawcze i decyzyjne.

Sytuacje zagrożenia występują, gdy pojawia się prawdopodobieństwo utraty jakiejś wartości bardzo cennej przez człowieka np. zdrowia, życia, dobrego samopoczucia czy pozycji społecznej. Jako zagrożenie traktowane są wszystkie sygnały informujące o nadchodzącym niebezpieczeństwie. Zagrożenie to wywołuje strach u jednostki, gdy jest antycypowaniem krzywdy dla zdrowia czy życia, bądź lęk wtedy, gdy niebezpieczeństwo zagraża jej osobowości. Istotną cechą w takiej sytuacji jest motywacja, niestety często towarzyszy jej lęk, który wpływa destabilizująco na skuteczność myślenia bądź też działania.

Sytuacje konfliktowe zachodzą wtedy, kiedy jednostka znajdzie się w zasięgu oddziaływania sił przeciwstawnych i gdy z dwóch planów działania musi wybrać tylko jeden a jego wybór uniemożliwia realizację drugiego celu. Za przykład można podać naciski społeczne i moralne jak również siły fizyczne. Każdemu konfliktowi może towarzyszyć napięcie emocjonalne, które wzrasta wraz z długością czasu wahania jednostki co do wyboru. Takie konflikty nazywane są konfliktami motywacyjnymi (Tomaszewski, 1976, pp. 34–35).

W pracy zawodowej pilota może w różnym zakresie wystąpić każda z wyżej scharakteryzowanych sytuacji trudnych. Dotyczyć to będzie zarówno służby w kraju, jak również w wojskowych misjach zagranicznych. Przy czym pełniąc służbę w ekstremalnych warunkach wojennych częściej występować będą sytuacje przeciążenia, utrudnienia i zagrożenia, niż sytuacje deprywacji czy sytuacje konfliktowe.

Wojsko Polskie od 1953 roku uczestniczy w wojskowych misjach zagranicznych polegających na przywracaniu pokoju w różnych zakątkach świata (Maciejewski, 2002, p. 93). Najpierw były to misje pokojowe w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych i Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie a po wstąpieniu do NATO stały zobowiązaniami sojuszniczymi. W ramach tych zobowiązań żołnierze polscy służyli w Iraku i w Afganistanie. Szczególnie trudna i niebezpieczna misja związana była z pobytami kolejnych kontyngentów polskich w Afganistanie. Żołnierze czynnie uczestniczyli w walce zbrojnej, narażając swoje zdrowie i życie. Charakter realizowanych zadań zwłaszcza przez komponent lotniczy sprowadzał się do udziału w misjach bojowych: wykonywania lotów zwiadowczych, wspierania sił lądowych, ewakuacji rannych oraz lotów patrolowych.

Pilot, otrzymując zadanie taktyczne, musiał wykonywać lot zgodnie z podaną instrukcją lub rozkazem. Dotyczyło to parametrów lotu, warunków wykonania zadania i osiągnięcia postawionego celu bojowego. Jego funkcjonowanie wynikało

nie tylko z warunków zewnętrznych i parametrów statku powietrznego ale także nieprzerwanego ciągu poleceń ze stanowiska dowodzenia (Ślusarski, 2001). Dynamiczna sytuacja wymagała także stałego natężenia uwagi i koncentracji, precyzji działania oraz podejmowania decyzji często w warunkach deficytu czasu. Miało to miejsce w sytuacji zagrożenia rażenia środkami obrony przeciwlotniczej. Jego działaniu towarzyszyło więc duże napięcie i stres. Musiał liczyć przede wszystkim na swoją wiedzę i umiejętności lotnicze oraz wykazać się zdolnością przewidywania i unikania zagrożeń. Pilot swoją służbę pełnił w systemie całodobowym z koniecznością wykonywania lotów zarówno w dzień i w nocy, jak również w trudnych warunkach atmosferycznych, które w obcym terenie Afganistanu stanowiły dla niego często duże zaskoczenie (nagle mgły, burze piaskowe, intensywne opady i wyładowania atmosferyczne).

Stres w wojskowych misjach zagranicznych

Stres jakiemu poddawany był pilot dotyczył trzech różnych aspektów: występował stres jako odpowiedź organizmu na destruktywne bodźce albo reakcje, stawiane wymagania psychiczne lub fizyczne (hałas, wibracje, przeciążenia itp.), pojawiał się stres ze względu na oddziaływanie otoczenia (warunki wykonywania zadania w powietrzu, zagrożenie naziemnych środków rażenia, dynamiczną i nieprzewidzianą sytuację wykonania lotniczej misji) oraz występował stres jako odpowiedź na brak równowagi między podmiotem wykonującym zadanie a otoczeniem stawiającym zbyt duże wymagania (Oniszczenko, 1993, p. 7). Szczególnie destrukcyjnie oddziaływały na niego sytuacje przeciążenia, ze względu na intensywność lotniczych misji, występujące w związku z tym wyczerpanie i zmęczenie. Nie brakowało także różnych utrudnień związanych z warunkami przygotowania się do lotów i późniejszą regeneracją sił psychofizycznych. Po wykonaniu lotniczych zadań często musiał pełnić służbę ochronną, działając w zagrożeniu atakiem terrorystycznym różnych grup rebeliantów. Wykonując zaś lotnicze misje stale działał w zagrożeniu utraty najbardziej cenionych przez człowieka wartości: zdrowia i życia. Szczególnie trudne okazywały się chwile gdy ginęli żołnierze z Polskiego Kontyngentu Wojskowego, wówczas piloci, tak jak i inni żołnierze przeżywali dylematy osobiste ponieważ realizowali często przeciwstawne wartości. Oddalenie zaś od bliskich, obawy o nich, kontakt jedynie przez środki łączności, izolacja od społeczeństwa i ciągłe zamknięcie w bazie lotniczej stanowiło źródło silnej deprivacji powodującej niekiedy zniechęcenie do służby, apatię a nawet sytuacje depresyjne. Funkcjonowanie zawodowe pilotów wojskowych w warunkach ciągłego napięcia emocjonalnego i stresu mogło stanowić przyczyną ich wypalenia zawodowego i obniżenia motywacji do dalszej służby wojskowej.

Reasumując należy stwierdzić, że pilot wojskowy musi być odpowiednio przygotowywany w toku studiów w Lotniczej Akademii wojskowej to tych wymagań pod względem wiedzy, umiejętności, jak i odporności psychicznej na trudy lotniczej służby a jego odporność psychofizyczna stale wzmacniana w procesie szkolenia doskonalącego w jednostkach lotniczych w praktycznym szkoleniu w powietrzu. Najbardziej jednak skutecznym sprawdzianem lotniczego profesjonalizmu jest służba w wojskowych misjach zagranicznych gdzie weryfikują się zarówno kompetencje

lotnicze jak i indywidualna odporność każdego pilota wojskowego na sytuacje trudne generujące stres i obciążenie psychiczne.

References

- Bera, R.** (1999). *Wizerunek współczesnego pilota wojskowego [Image of a modern military pilot]*. Warszawa: DWLOP [in Polish].
- Błoszczyński, R.** (1976). *Psychologia lotnicza [Aviation psychology]*. Warszawa: MON [in Polish].
- Galubińska, K.** (1967). *Osobowość pilota a przystosowanie zawodowe [Pilot's personality and professional adaptation]*. Warszawa: MON [in Polish].
- Kowalski, J.** (1969). Osobowość pilota wobec praktyki lotniczej [Pilot's personality towards flying practice]. *Biuletyn Rady Naukowej WOSL – Bulletin of the Scientific Council WOSL*. Dęblin: Wyd. WOSL [in Polish].
- Lazarus, R.** (1986). Paradygmat stresu i radzenia sobie [Paradigm of stress and coping]. *Nowiny Psychologiczne – Psychological News*, 3–4, 2–39 [in Polish].
- Maciejewski, J.** (2002). Oficerowie Wojska Polskiego w okresie przemian społecznej struktury i wojska [Officers of the Polish Army during the transformation of the social structure and army]. *Studium socjologiczne – Sociological study*. Wrocław: Wyd. U Wr. [in Polish].
- Olszewski, R.** (1998). *Lotnictwo w odstraszaniu militarnym [Aviation in military deterrence]*. Warszawa: Bellona [in Polish].
- Oniszczenko, W.** (1993). *Stres to brzmi groźnie [Stress sounds scary]*. Warszawa: Wyd. Żak [in Polish].
- Orkisz, M., & Ślusarski, J.** (1995). Model osobowo-zawodowy absolwenta Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych jako wykładnia zasadnicza programu kształcenia lotniczego [A personal-professional model of a graduate of the Polish Air Force Officers Academy as the basic interpretation of the aviation training program]. *Toruńskie Studia dydaktyczne – Toruń Didactic studies*, 7 (4), 172–193 [in Polish].
- Ratajczak, Z.** (2007). *Psychologia pracy i organizacji [Psychology of work and organization]*. Warszawa: PWN [in Polish].
- Szczepański, J.** (1965). *Socjologia [Sociology]*. Warszawa: PWN [in Polish].
- Ślusarski, J.** (2001). Model osobowo-zawodowy absolwenta WSOSP (ocena i propozycje zmian) [The personal and professional model of the WSOSP graduate (evaluation and proposed changes)]. *Zeszyty naukowe WSOSO – Scientific journal of WSOSO* (pp. 228–249) [in Polish].
- Terelak, J.** (2001). *Psychologia stresu [Psychology of stress]*. Bydgoszcz: Wyd. Branta [in Polish].
- Tomaszewski, T.** (1975). *Wstęp do psychologii [Introduction to psychology]*. Warszawa: PWN [in Polish].
- Tomaszewski, T.** (1976). *Człowiek i otoczenie [Man and surroundings]*. Warszawa: PWN [in Polish].
- Tyszkowa, M.** (1978). *Zachowania się dzieci w sytuacjach trudnych [Children's behavior in difficult situations]*. Warszawa: PWN [in Polish].
- Wiatr, J.** (1982). *Socjologia wojska [Sociology of the army]*. Warszawa: MON [in Polish].