

Diana Maziarek

Stres a odporność psychiczna pilota

Obronność - Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii
Obrony Narodowej nr 3, 146-155

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

AUTOR

por. mgr inż. Diana Maziarek

RECENZENT

dr hab. Ryszard Chrobak

STRES A ODPORNOŚĆ PSYCHICZNA PILOTA

W powietrzu widzę tylko to, co muszę widzieć, żeby wykonać robotę i wydostać się stamtąd. Jedyne kule, jakie lecą, to są moje kule, wystrzelone w tamtą stronę. Nie widzę niczego nadlatującego w tę stronę, chyba że muszę coś na to poradzić.

Pilot śmigłowca szturmowego Cobra piechoty morskiej

(Ch.R. Figley, W.P. Nash, *Stres bojowy*, s. 18).

W dzisiejszych czasach jednym z nierozzerwalnych elementów życia codziennego są sytuacje, które zaburzają poczucie naszego bezpieczeństwa. Wprowadzają w nas stan strachu, lęku, konfliktu, obawy, frustracji, alienacji i wielu innych emocji, z którymi niezbyt dobrze sobie radzimy. Dopiero ugruntowana wiedza na temat radzenia sobie w sytuacjach trudnych, szczególnych lub też zagrożenia pozwala nam na logiczne myślenie i szukanie rozwiązania problemu w otoczeniu sytuacji problemowej. Ten ogrom emocji i różnorodnych czynników życia oraz środowiska jest właśnie nazwany stresem.

Samo pojęcie stresu datuje się na wiek XIX. Wówczas definiowano pojęcie stresu w trzech znaczeniach, a mianowicie obciążenia (load), presji (stress) oraz napięcia (strain). W pierwszym sformułowaniu rozumiane jest to jako siła zewnętrzna, w drugim jako reakcja wewnętrzna wywołana działaniem siły zewnętrznej, a w trzecim natomiast jako zaburzenie lub deformacja podmiotu. Od czasu drugiej wojny światowej zauważa się wzrost zainteresowania problematyką stresu oraz badań nad nim. Stres wojenny został wnikliwie opisany przez R.G. Grinkera i J.P. Spiegła (1945) w książce pt: „Men Under Stress”. Obaj autorzy przedstawiają w sposób bardzo dokładny i szczegółowy funkcjonowanie żołnierzy różnych formacji w ekstremalnych warunkach wojny. Sytuacje, w których poddawani są tymże emocjom odbywają się we wszystkich możliwych okolicznościach środowiska, w powietrzu, na lądzie oraz w środowisku wodnym. R.G. Grinker i J.P. Spiegel przedstawiają również bezpośrednie i długotrwałe skutki stresu, począwszy od reakcji demobilizacyjnych i paniki, a skończywszy na chorobach psychicznych i reakcjach nerwicowych organizmu. Długotrwały, rozwijający się stres powoduje zróżnicowane specyficzne i niespecyficzne zmiany w organizmie

każdego człowieka. Są to zarówno zmiany w procesach fizjologicznych, psychologicznych, jak i w zachowaniu czy też zdolności do pracy i w ogólnym stanie zdrowia. Zmiany te nie pojawiają się wszystkie jednocześnie w tym samym czasie, lecz stopniowo, ukazując wielkie spustoszenie organizmu. Jednym z najobszerniejszych opisów zmian wywoływanych przez stres jest publikacja T. Coxa. Autor wymienia wśród nich „reakcje fizjologiczne, wzrost niektórych hormonów we krwi, przyspieszenie tętna, wzrost poziomu glukozy we krwi, wzrost ciśnienia tętniczego, suchość w jamie ustnej, wzmożone wydzielanie potu, rozszerzenie źrenic, utrudnione oddychanie, naprzemienne uczucia gorąca i zimna (dreszcze), wrażenie dławienia czy ucisku w gardle (...) itp.”¹ Wszystkie natomiast zmiany psychologiczne obejmują poczucie napięcia, rozdrażnienie, nerwowość, agresywność, ale również zmęczenie, rozczarowanie, poczucie osamotnienia, tęsknotę, apatię, przygnębienie, depresję, poczucie winy i wstydu, obniżoną samoocenę². Poza tymi objawami pojawia się brak koncentracji, trudności w zapamiętywaniu i przypominaniu, utrudnienie myślenia (czego konsekwencją jest rozkojarzenie), niezdolność podejmowania decyzji oraz nadmierne uwrażliwienie na krytykę. „Zmiany w zachowaniu to przede wszystkim zwiększona pobudliwość, niepokój, drżączka (tremor), impulsywność działania, wyładowania emocjonalne, zaburzenia mowy, nerwowy śmiech, wzmożony apetyt lub jego całkowita utrata, skłonność do używania narkotyków, alkoholu oraz palenia tytoniu. Zmiany fizjologiczne i psychologiczne powodują, że człowiek okazuje się mniej zdolny do wykonywania swojej pracy. Bywa roztrągniony, jego stosunki ze współpracownikami pogarszają się lub stają się złe, narastają konflikty z innymi ludźmi, wzrasta zagrożenie urazami. Brakuje mu satysfakcji i zadowolenia z pracy, co się z tym wiąże jej wydajność obniża się, pojawia się niekiedy też skłonność do częstych zmian miejsca pracy”³.

Okres wojny koreańskiej to czas wzmożonych badań nad efektami psychologicznymi stresu uwięzienia i izolacji. Badania przede wszystkim przeprowadzane były przez wojskowych psychologów, którzy w latach 50. opisali technikę tzw. prania mózgu (brain washing) polegającą na działaniu jednorodnej informacji (bodźca) przy jednoczesnej izolacji społecznej i potęgowaniu lęku. Następnie w okresie wojny wietnamskiej psychologowie zebrali bardzo dużo danych na temat psychologicznych i fizjologicznych aspektów następstw stresu. Dotyczyły one przede wszystkim reakcji na bombardowania, manipulacji więźniami wojskowymi, przeżyć wojennych oraz obozów koncentracyjnych. Za osobę, która w pełni zasługuje na miano

¹ W. Oniszczenko, *Stres to brzmi groźnie*, Warszawa 1998, s. 49.

² Ibidem.

³ Ibidem, s. 50.

popularyzatora terminu „stres psychologiczny”, uważa się badacza, naukowca i twórcę psychologicznej teorii stresu Janisa (1958).

W literaturze przedmiotu zawsze podkreśla się, iż po raz pierwszy pojęcie stresu pojawiło się w książce R.G. Grinkera i J.P. Spiegela „Men Under Stress” (1945). Jak już wspomniałam wcześniej autorzy opisali w niej szereg szczegółowych nerwic wojennych jako reakcji psychopatologicznych na stres zagrożenia zdrowia i życia. Autorzy szczególnie wnikliwie i dokładnie obserwowali reakcje psychosomatyczne na stres wojenny na pilotach wojskowych. Według nich „młodzi piloci w początkowych okresach służby w warunkach wojennych byli pełni radości życia, opanowani, wysoko motywowani do wykonywania lotów bojowych. Po pewnym czasie przebywania w trudnych warunkach walk powietrznych, gdzie każdy wylot wiązał się z zagrożeniem zdrowia bądź życia, zaczęli wykazywać symptomy charakterystyczne dla chorób psychosomatycznych: zmęczenie, znużenie, reakcje lękowe, trudności w zasypianiu, bóle głowy, zaburzenia gastryczne. Obserwowano też inne reakcje psychologiczne, jak na przykład: rozdrażnienie, obniżenie kontroli emocjonalnej, zmienność nastroju itp., co doprowadzało do wzrostu konfliktu w załogach lotniczych. Zaslugą autorów koncepcji psychosomatycznej stresu jest nie tylko szczegółowy opis konkretnych reakcji stresowych pilotów, lecz także próba ich klasyfikacji⁴”. R.G. Grinker i J.P. Spiegel wyróżnili kilka typów reakcji nerwicowych składających się na syndrom tzw. nerwicy wojennej. Charakteryzowała się ona między innymi:

- przemijającymi stanami lękowymi;
- reakcjami somatycznymi, pojawiającymi się pod wpływem czynnika emocjonalnego, jak np. dolegliwości ze strony układu krążenia i przewodu pokarmowego ;
- objawami konwersyjnymi, takimi jak: jękanie się, głuchota, czy niemo-ta histeryczna, porażenia czynnościowe itp.
- stany depresyjne;
- różnorodne stany zmęczenia i wyczerpania walką;
- nerwice pourazowe po przebytym urazie ośrodkowego układu nerwowego.

„Obserwacje reakcji demobilizacyjnych z powodów pełnej dezadaptacji do służby wojskowej pozwoliły R.G. Grinkerowi i J.P. Spiegłowi ocenić „głębokość” zmian psychopatologicznych i patologicznych spowodowanych urazem stresu psychicznego⁵”.

„Stres w lotnictwie może przybierać różny zasięg i charakter. Mogą to być sytuacje trudne i niebezpieczne jak zagrożenie utraty zdrowia i życia w przypadku awarii sprzętu lub też sytuacje spowodowane zagrożeniami społecznymi wynikające z kontaktów międzyludzkich jak też z odgrywaniem

⁴ J.F. Terelak, *Stres psychologiczny*, Bydgoszcz 1995, s. 28.

⁵ Ibidem, s. 28.

różnych ról społecznych. Źródłem stresu dla wszystkich ludzi jest nie tylko sam stresor, ale również motywacja człowieka jako zmienna pośrednicząca między celem a trudnościami pojawiającymi się w toku jego realizacji. Z wielu badań możemy wywnioskować, że im większa jest motywacja do wykonywania zadania bardzo trudnego, tym bardziej stresowa jest dana sytuacja. Przykładem może tu być sytuacja egzaminacyjna w przypadku osiągnięcia klasy lotniczej. Ryzyko niepowodzenia, możliwość kompromitacji przed kolegami, ewentualne załamanie kariery lotniczej sprawiają, że taki sprawdzian staje się poważnym źródłem stresu, mimo iż obiektywnie egzamin sam w sobie jako stresor nie zagraża życiu. Tak więc oprócz obiektywnych wskaźników stresu, takich jak wielkość zagrożenia, trzeba brać pod uwagę również subiektywne znaczenie sytuacji stresowej⁶. H. Michalska próbuje odnaleźć pewne podobieństwa między zdrowiem psychicznym a odpornością psychiczną na stres. Autorka twierdzi, że „jednostka zdrowa psychicznie przy zetknięciu się z trudnościami, przeszkodami czy sprzecznościami, których nie może pokonać ani rozwiązać w danej chwili w sposób racjonalny, ma na ogół wystarczającą zdolność zniesienia ich, ma potrzebną odporność i tolerancję, potrafi rozładować zbyt silne napięcie, wytrzymać nacisk, znieść frustracje, odłożyć na pewien czas oczekiwaną satysfakcję czy zaspokojenie, dokonać choćby prowizorycznego wyboru, nie wpadając w panikę i nie dopuszczając do zaburzenia równowagi psychicznej⁷”.

Badania przeprowadzone przez J. Maciejczyk w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej⁸ wykazały, że w sytuacji stresowej piloci nisko reaktywni podejmowali decyzje szybciej w porównaniu z pilotami o wysokiej reaktywności, a jakość tych decyzji była o wiele lepsza. Interpretując powyższe wyniki, autorka zwróciła uwagę, że w przypadku pilotów silnie reaktywnych wydłużenie czasu podejmowania decyzji w sytuacji stresowej było wynikiem pobudzenia, przejawiającego się w bierności zachowania, u którego podstaw leży hipotetyczny mechanizm wzmacniający stymulację. Obniżenie poziomu jakości podjętych decyzji u pilotów silnie reaktywnych pod wpływem stresu świadczy o tym, że są oni mniej odporni na stymulację o dużej intensywności, a więc mniej wydolni. Natomiast amerykańscy psychologowie, tacy jak R.S. Woodworth i H. Schlosberg, stwierdzili, że przedłużenie czasu reakcji prostej, związane jest ze wzrostem napięcia mięśniowego podczas pobudzenia emocjonalnego. Stwierdzenie to ma bardzo istotne znaczenie w psychologii lotniczej, gdyż w bezpośredni sposób wskazuje na fakt, iż pobudzenie emocjonalne towarzyszące stresowi lotni-

⁶ D. Warchocki, *Indywidualne i instytucjonalne sposoby przeciwdziałania stresowi misji oraz jego negatywnym skutkom na podstawie działań bojowych pilotów w PKW w Iraku*, praca magisterska, Wyższa Szkoła Humanistyczno-Ekonomiczna we Włocławku, Włocławek 2008.

⁷ H. Michalska, *Zdrowie psychiczne*, Warszawa 1964, s.89.

⁸ J. Maciejczyk, *Reaktywność a podejmowanie decyzji w sytuacji trudnej u pilotów*, [w:] pod red. J. Strelau, *Rola cech temperamentalnych w działaniu*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1974, s. 201.

czemu może przedłużyć czas reakcji psychosomatycznej pilota, a co się z tym wiąże pogorszyć jego sytuację zawodową i bojową.

S.J. Korchin i G.E. Ruff⁹ dwóch psychologów, którzy przeprowadzili badania wśród grupy kosmonautów stwierdzili, że ci, którzy charakteryzowali się większą odpornością na stres związany z deprivacją sensoryczną (tzn. wielogodzinne przebywanie w kabinie pozbawionej światła i dźwięku) charakteryzowali się jako bardzo inteligentni, posiadający wiele zaufania do swoich umiejętności, możliwości, odznaczali się dużą potrzebą osiągnięć oraz perfekcjonizmem. Można więc założyć i wysnuć tezę, że ludzie ci to odporni na stres ekstrawertycy, nastawieni na ciągłe działanie a nie bierność. S.J. Korchin i G.E. Ruff stwierdzili również, że badanych kosmonautów cechowała wysoka pobudliwość emocjonalna oraz zdolność do odczuwania niepokoju i lęku.

Prawdziwości powyższego stwierdzenia dowiodły wyniki badań psychologów lotniczych. Stwierdzili oni, że w warunkach wojennych bardziej wytrwali i nieustępliwi w walkach powietrznych byli piloci, którzy charakteryzowali się jako pobudliwi emocjonalnie. W czasie pokoju piloci ci nie okazywali takiej postawy i oceniani byli jako mniej odporni na stres. Można więc stwierdzić, że o odporności na stres decyduje przede wszystkim wysoki stopień samokontroli, jaki człowiek sprawuje nad własnymi reakcjami emocjonalnymi.

Bardzo dobrze ilustrują to zjawisko badania nad skoczkami spadochronowymi, w których każdy skok wywołuje nieopisany lęk. Interesujące dane zebrali psychologowie amerykańscy (m.in. H. Basowitz, H. Persky, R.R. Grinker) prowadzący badania nad zależnością między lękiem a sprawnością działania w sytuacji stresowej.

Stwierdzili, że:

- szczególnie duży lęk towarzyszy młodym, początkującym skoczkom;
- im wyższy poziom lęku, tym niższa sprawność funkcji percepcyjnych i większe prawdopodobieństwo rezygnacji z wykonania zadania;
- po wyjściu z sytuacji zagrożenia, po początkowym spadku, poziom lęku wzrasta, obniżając na powrót sprawność funkcji percepcyjnych.

Autorzy tłumaczą te zjawiska następczego działania stresu obniżeniem mechanizmów kontroli.

Wnioski wynikające z powyższych badań można uogólnić, stwierdzając, że nie każde podniecenie emocjonalne towarzyszące stresowi pogarsza sprawność działania. To pogorszenie sprawności zależy bowiem od szeregu czynników¹⁰.

⁹ S.J. Korchin, G.F. Ruff, *Personality characteristics of the Mercury astronauts, in The Threat of Impending Disaster*, Edited by Massachusetts Institute of Technology, Boston 1964, s. 197–207.

¹⁰ D. Warchocki, *Indywidualne i instytucjonalne sposoby przeciwdziałania stresowi...*, op. cit. s. 33.

„Po pierwsze uzależnione jest to od stopnia trudności zadania. Stwierdzono, że im zadanie jest bardziej złożone, a czynności mu towarzyszące słabiej wyćwiczone, tym łatwiej i szybciej ulegają one deterioracji pod wpływem stresu. I odwrotnie, czynności proste, łatwe i doskonale wyćwiczone mogą być łatwiej wykonywane nawet przy silnym stresie. Dlatego w trakcie trwania misji, kiedy pobudzenie jest wysokie, należy unikać wprowadzania nieopanowanych dobrze elementów lotu czy taktycznych, gdyż

w takich okolicznościach ich skuteczna realizacja jest po prostu wątpliwa. Tendencja do unikania wprowadzenia tego typu elementów powinna być proporcjonalna do trudności zadania, zgodnie z zasadą, że im trudniejsze warunki tym prostsze zadania stawiane przed pilotem.

Po drugie, ważnym czynnikiem jest rodzaj emocji towarzyszący sytuacji stresowej. Badania wielu psychologów wskazują dość wyraźnie, że emocją najsilniej obniżającą sprawność działania jest strach (...). Jest on jedną z podstawowych form emocji w działaniach bojowych. Szczególnie zaburza on czynności psychomotoryczne (np. koordynacja wzrokowo-ruchową pilota). Ponadto silne emocje, takie jak strach, przejawiają się gwałtownością reagowania, zużyciem dużej siły mięśniowej. Dlatego też działania proste pod wpływem silnych emocji mogą ulec usprawnieniu (np. żołnierz opanowany wściekłością może być groźny w walce wręcz), natomiast działania bardzo złożone, wymagające precyzyjnych ruchów i subtelnego różnicowania, mogą ulegać dezorganizacji (np. zmniejszy się sprawność pilota w walce powietrznej, jeśli opanują go emocje strachu, czy paniki)¹¹”. Najlepiej odzwierciedlają to słowa K. K. Płatonowa, który w swym opracowaniu pod tytułem „Psychologia pracy lotnika”, przedstawia, jakimi zdolnościami powinien charakteryzować się pilot o wysokiej odporności psychicznej. „Pilota, prócz zdrowia fizycznego, powinny charakteryzować odpowiednie właściwości psychiczne, takie chociażby jak: operacyjność myślenia, zdolność do szybkiej oceny sytuacji, umiejętność podejmowania prawidłowych decyzji przy deficycie czasu, zrównoważenie emocjonalne, odporność na sytuacje stresowe, szybka orientacja przestrzenna, podzielność i koncentracja uwagi, umiejętność szybkiego nabywania i „przerabiania” nawyków, dobra pamięć, szybka reakcja psychomotoryczna, odpowiednia koordynacja wzrokowo-ruchowa, właściwa motywacja zawodowa, oraz takie cechy charakteru jak: odwaga, pracowitość, uspołecznienie, koleżeńskość oraz właściwa postawa ideowa¹²”.

Pilot, jak każdy człowiek, jest istotą społeczną. Usytuowanie go w obszarze wielu struktur społecznych jest zatem całkowicie zasadne. Państwo, załoga, naród, rodzina, organizacje polityczne to struktury społeczne, w których czło-

¹¹ Ibidem, s. 33.

¹² K.K. Płatonow, *Psychologia pracy lotnika*, Warszawa 1963, s. 213.

wiek odnajduje się i realizuje swoje cele czy też zadania. Kluczowym więc problemem wobec takich relacji jest niezwykle istotna komunikacja międzyludzka. W grupie zadaniowej definiowana jest jako przekazywanie informacji między ludźmi oraz jej zrozumienie. Zatem istotnym jej warunkiem jest zaistnienie sytuacji, w której występują co najmniej dwie osoby. Istotą komunikacji międzyludzkiej jest zrozumienie jej przekazu przez adresata, do którego jest kierowana. Szczególnym przypadkiem komunikacji międzyludzkiej jest obieg informacji w konkretnych relacjach: przełożony – podwładny oraz podwładny – podwładny. Komunikacja interpersonalna może być naprawdę stresogenna, czego skutkiem jest obniżona efektywność działania grupy. Przykładem tego może być opisany przez amerykańskich psychologów lotniczy eksperyment naturalny. Badali oni skrajne wzorce wymiany informacji między przełożonym i podwładnym w procesie pracy z punktu widzenia efektywności działania grupy. Obserwacji poddano efektywność funkcjonowania lotniczego dwóch eskadr zróżnicowanych w zakresie tzw. stylu dowodzenia. W pierwszej eskadrze (A) dowódca referował swoje poglądy oraz przekazywał zadania do wykonania bez możliwości dyskusji. Zauważono przy tym, że zdolni oficerowie, którzy w sytuacjach pozasłużbowych potrafili przekonująco rozwijać swoje poglądy i walczyć o swoje racje, na zebraniach oficjalnych, odprawach służbowych, nie komunikowali się nie tylko z przełożonym, lecz także między poszczególnymi członkami zespołu. Natomiast w drugiej eskadrze (B) panowały całkowicie odmienne warunki i obyczaje. Ich przełożony na wstępie referował swoje opinie i poglądy w sposób ogólny. Następnie, nie tylko pytał o zdanie poszczególnych podwładnych, lecz także dopuszczał do wymiany poglądów między poszczególnymi członkami zespołu. Na samym końcu natomiast podsumował dyskusję i przekazywał rozkazy.

„Oceniając na podstawie arbitralnej skali funkcjonowanie lotniczo-bojowe (wykorzystanie lotów ćwiczebnych z tzw. zastosowaniem bojowym) psychologowie stwierdzili, że eskadra B, w której komunikacja werbalna nie tylko miała wszechstronny przebieg, ale była także zrozumiała dla wszystkich, lepiej funkcjonowała zawodowo¹³”.

Struktura kolektywu żołnierskiego jest bardzo istotnym elementem sprawnego funkcjonowania. Poznanie struktury grupy społecznej ułatwia kształtowanie właściwych stosunków międzyludzkich.

„Ludzie różnią się bardzo pod względem stopnia zależności od wsparcia emocjonalnego ze strony innych, a żołnierze kierowani na misje różnią się znacznie pod względem adaptacji do przebywania z dala od swych rodzin, przyjaciół i innych bliskich osób. Z pewnością im żołnierze mieli więcej doświadczeń z misji dyslokacyjnych, tym bardziej byli przyzwyczajeni do przebywania z dala od domu i tym bliżej są związani ze swymi towarzy-

¹³ J.F. Terelak, *Stres...*, op. cit., s. 145.

szami. Młodszy, mniej wyrobieni żołnierze częściej doświadczają samotności i tęsknoty z powodu oddalenia od domu. Starsi, bardziej obcy znośną lepiej rozłąkę z rodziną, chociaż niekiedy z dużą szkodą dla ich związków. Ponadto ludzie różnią się pod względem umiejętności posługiwania się telefonami, e-mailami, listami i innymi środkami w celu utrzymania łączności z osobami, które kochają. Niektórzy po prostu nie potrafią dobrze się porozumiewać przez telefon lub na piśmie. Wszyscy żołnierze wysyłani za granicę zostawiają jednak część samych siebie w środowiskach społecznych, do których należą w kraju¹⁴.

Liczne badania wykazały niezbicie, że praca w zgranym kolektywie jest wydajniejsza niż w grupie zestawionej przypadkowo. Praktyka lotnicza potwierdza to na każdym kroku. Załogi dobrane niejednokrotnie według swoich własnych kryteriów (np. zgodności charakterów) wykonują lepiej zadania bojowe niż załogi zestawione formalnie.

Złe stosunki koleżeńskie bardzo obniżają morale pracowników. Bardzo trudno jest wtedy mówić o współzawodnictwie, pozostaje wtedy tylko rywalizacja. Ta zaś nie jest zjawiskiem społecznie pozytywnym, gdyż na ogół rywale w dążeniu do celu nie przebiegają w środkach, co jest przyczyną wielu konfliktów. Ponieważ środowisko pilotów nie jest na ogół liczne, złe stosunki koleżeńskie w pracy z łatwością przenoszą się na stosunki międzyludzkie poza pracą, wytwarzając nieznośny klimat plotek, obmów, sensacji, zgodnie zresztą z zasadą małego środowiska: „wszyscy o wszystkich wszystko wiedzą”. Źródła konfliktów powinny być przedmiotem szczegółowej analizy przełożonych, gdyż długotrwały konflikt pochłania wiele energii psychicznej, może być przyczyną nerwic i zawsze powoduje rozdrażnienie, pogarsza samopoczucie, co w wypadku pilota obniża jego gotowość bojową i sprawność psychiczną¹⁵.

„Sprawne dowodzenie jest jednym z ważniejszych warunków uzyskiwania w możliwie krótkim czasie gotowości bojowej oraz powodzenia w walce. Stanowi ono specyficzną formę stosunków międzyludzkich, o których była mowa wcześniej. Specyfika ta polega między innymi na tym, że jest to dyrektywna forma komunikowania się między wojskowym przełożonym a podwładnym. Relacje między nimi są wielorakie i zachodzą w wielu płaszczyznach zależności służbowej (...). Dowodzenie jest interakcją między co najmniej dwoma osobami odgrywającymi różne z punktu widzenia zadań role społeczne. Dlatego też obie strony muszą spełnić pewne warunki, aby dowodzenie było sprawne i skuteczne¹⁶”.

Aby w ogóle mówić o grupie, należy wyjaśnić jej definicję. Grupa, aby zaistniała, musi posiadać określony cel, normy oraz istnienie określonych

¹⁴ Ch.R. Figley, W.P. Nash, *Stres bojowy. Teorie, badania, profilaktyka i terapia*, Warszawa 2010, s. 34.

¹⁵ J. Terelak, *Higiena psychiczna i pilot*, Warszawa 1975, s. 51.

¹⁶ *Ibidem*, s. 54.

pozycji, które zajmują jej członkowie. Struktura grupy wiąże się z zajmowaniem przez jej członków określonych pozycji, które tworzą bardzo różne układy. Układy tych pozycji tworzą strukturę grupy, której natura może mieć charakter formalny i nieformalny. Struktura grupy formalnej związana jest nieodłącznie z istnieniem obowiązujących przepisów dotyczących układu danej pozycji. Przykładem tu może być regulamin wykonywania lotów istniejący w środowisku lotniczym. Precyzyjnie określa on pozycje i obowiązki wszystkich członków grup zadaniowych, których celem jest bezpieczeństwo wykonywania lotów. Natomiast grupa nieformalna charakteryzuje się tym, iż oparta jest na niepisanych zasadach lubienia, uznania, kompetencji czy też szacunku. Z punktu widzenia efektywności działania całej grupy istotne jest to, żeby obydwie struktury pokrywały się ze sobą. W przeciwnym razie dojdzie do obniżenia poziomu efektywności działania grupowego. Struktura grupy nieformalnej jest bardziej złożona i skomplikowana niż formalnej.

Przykładem może być tutaj opis dwóch struktur nieformalnych eskadr amerykańskich pilotów walczących z lotnictwem japońskim w rejonie Pacyfiku. W jednej z tych eskadr struktura nieformalna nie pokrywała się ze strukturą formalną, co niewątpliwie przejawiało się m.in. tym, że dowódca okazywał obojętność większości członków eskadry, a jego zastępca był wręcz nienawidzony. Ponadto członkowie grup nie lubili się wzajemnie. W drugiej natomiast eskadrze było całkowicie odwrotnie. Struktura z formalną i nieformalną pokrywały się całkowicie ze sobą, a członkowie eskadry nie tylko lubili się wzajemnie, ale również swoich dowódców. Wskaźnikiem efektywności funkcjonowania porównywanych eskadr była liczba zestrzeleń samolotów japońskich. Stwierdzono, że w pierwszej grupie wskaźnik ten był zerowy, zaś w drugiej – było kilkanaście zestrzeleń. Świadczy to o istnieniu wyraźnej zależności między efektywnością działania, a stopniem integracji obu struktur grupowych¹⁷.

Opisany powyżej przykład zwraca uwagę na jeszcze jeden bardzo ważny problem, jakim jest źródło stresu interpersonalnego, a mówiąc dokładniej styl kierowania grupą.

Wielką sztuką i umiejętnością jest odpowiedni dobór psychologiczny pilotów. Wiąże się to nierozdzielnie z zapewnieniem wysokiej gotowości bojowej oraz zachowaniem bezpiecznego wykonywania lotów. Praca pilota jest w ogóle jednym z najtrudniejszych i najbardziej złożonych form działalności człowieka. Na współczesnym polu walki każdy pilot poddany jest nieustającym próbom, testom, sprawdzianom wytrzymałości czy też zdolności bojowej. Spoczywa na nim ogromna odpowiedzialność nie tylko za zapewnienie bezpieczeństwa ludzi, lecz także za sprzęt czy też wykonane zadania. Dlatego problem stresu, czy też czynniki charakteryzujące i warunkujące odporność psychiczną pilota są niezwykle istotne w każdym rozpatrywanym aspekcie.

¹⁷ J.F. Terelak, *Stres...*, op. cit., s. 148.

STRESS VERSUS PILOT'S PSYCHOLOGICAL RESISTANCE

Abstract: Emotions which affect all our life are an inherent element of any human activity. They accompany each and every situation in our life and they are also present in our workplace. Due to its specific character, pilot's job requires strong resistance to stress as it is connected with great responsibility for people, task and equipment at his/her disposal. Each pilot should develop massive psychological and physical resistance to stress. How much stress affects pilots' tasks and reactions is essentially reflected in effects of their activities.