

# Olaf Truszczyński, Jan Terelak

---

## Sprawozdanie z jubileuszowej 25 Europejskiej Konferencji Psychologii Lotniczej

---

Studia Psychologica nr 4, 199-201

---

2003

Artykuł został zdigitalizowany i 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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

OLAF TRUSZCZYŃSKI, JAN TERELAK  
Katedra Psychologii Pracy i Stresu UKSW

## SPRAWOZDANIE Z JUBILEUSZOWEJ 25 EUROPEJSKIEJ KONFERENCJI PSYCHOLOGII LOTNICZEJ

Międzynarodowa Konferencja EAAP (*European Association of Aviation Psychology*) odbyła się w po raz pierwszy w Polsce dniach 16-20 września 2002 r w Hotelu 500 w Zegrzu pod Warszawą. Temat przewodni „Bezpieczeństwo, Systemy i ludzie w lotnictwie”. wskazuje, że konferencja nawiązała do niezwykle aktualnej tematyki psychologii bezpieczeństwa i działań antyterrorystycznych w kontekście wydarzeń z 11 listopada 2001 r w Nowym Jorku. Plan konferencji przewidywał następujące bloki tematyczne:

1. Kultura narodowa i bezpieczeństwo w lotnictwie
2. Systemy ochrony w lotnictwie z uwzględnieniem załogi statku powietrznego
3. Czynniki ludzkie w kierowaniu ruchem lotniczym
4. Zarządzanie ruchem lotniczym: selekcja i nabywanie umiejętności
5. Selekcja: Narzędzia i Wyniki
6. Bezpieczeństwo: jego analiza i metody oraz warunków i system przekazywania informacji
7. Crew Resource Management (CRM): Ocena, Metody i Wyniki /statek powietrzny oraz kabina/
8. CRM: Wskazania Cywilne i Wojskowe

Organizatorem konferencji była Katedra Psychologii Pracy i Stresu (Instytut Psychologii UKSW) a jej kierownik prof. dr hab. Jan F. Terelak był Przewodniczącym Komitetu Naukowego, w skład którego wchodził: Kristina Pollack- Prezydent EAAP ze Szwecji, Drs F. Rameekers z Holandii, Prof. R. Amalberti z Francji, Dr M. Cook ze Szkocji, Capt. L. Polo z Włoch, Dr M. Barbarino z Eurocontrol z Brukseli z Belgii.

Przewodniczącym Komitetu Organizacyjnego konferencji był dr Olaf Truszczyński, zaś współorganizatorem Dr Klaus-Martin Goeters. W skład komitetu organizacyjnego wchodził ponadto: Aleksandra Rapała (sekretarz konferencji, asystent Zakładu Bezpieczeństwa Lotów Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej), Elżbieta Pińska (studentka V roku psychologii UKSW), Adam Rudzki (student V roku psychologii UKSW) oraz Mariusz Turek (doktorant w Katedrze Psychologii Pracy i Stresu UKSW).

W Konferencji wzięło udział około 110 uczestników z całego świata- z Australii, Ameryki Północnej, z Dalekiego Wschodu, z Afryki, jednak większość przybyłych pochodziła z Europy Zachodniej. Kraje Europy Wschodniej były reprezentowane przez uczestników z Polski (z Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej, LOTu i Polskich Portów Lotniczych) i Rumunii (z Instytutu Medycyny Lotniczej). Pierwsza sesja poświęcona była wpływom kultury i różnic międzykulturowych na bezpieczeństwo latania (Cultural Issues and Safety / Security). Wykład wprowadzający wygłosił Reiner Kemmler z Lufthansy nt. „Początek trzeciego tysiąclecia: zderzenie kultur” (*Entrance into the Third Millennium: The clash of cultures*). Dotyczył on wzajemnego oddziaływania różnych kultur u progu trzeciego tysiąclecia oraz ich

wplywu na tragedię z 11 września. Jest to bardzo istotny problem ponieważ, we współczesnym lotnictwie pracują ludzie o różnym pochodzeniu, wyznający odmienne systemy wartości, mający różne podejście do życia oraz nawyki. Dlatego szczególnie ważne jest wzajemne zrozumienie, akceptacja, tolerancja i współpraca podkreślił Reiner Kemmler. Druga sesja dotyczyła problemu bezpieczeństwa załogi kabiny (*Safety and Security (incl. Cabin Crew)*). Jako pierwsza wystąpiła Angela Dahlberg, autorka wielu książek z psychologii lotniczej. Jej wystąpienie nt. „Bezpieczeństwo w powietrzu- zarządzanie w nowej rzeczywistości” (*Air Safety – Managing the New Reality*) dotyczyło możliwości wprowadzenia jednolitych systemów oceny poziomu bezpieczeństwa w różnych liniach lotniczych, rozwinięcia nowych metody behawioralnych kształcenia personelu latającego, wyraźnego rozróżnienia czynnika ludzkiego w systemie bezpieczeństwa lotów od czynnika bezpieczeństwa rozumianego jako wypadkowa współdziałania człowieka z systemami technicznymi, oraz sposobów oceniania skuteczności treningu samoobrony załogi kabiny. Ten ostatni postulat staje się koniecznością, ponieważ przemoc na pokładzie samolotu staje się niezwykle istotnym czynnikiem zagrożenia, a linie lotnicze stały się niezwykle spektakularnym celem ataków terrorystycznych. Należy oceniać, że obecne strategie bezpieczeństwa niedoceniają należycie możliwości samoobrony załogi samolotu. Kpt pil. Tomasz Smolicz i prof. Jan Terelak wygłosili referat pt. „Nowe oblicze terroryzmu” (*New face of terrorism*). Praca to dotyczyła wprowadzenia klasyfikacji różnych metod stosowanych przez terrorystów oraz porównania reakcji psychologicznych terrorystów, personelu latającego i pasażerów w celu budowania strategii radzenia sobie. Drugiego dnia konferencji pierwsza sesja dotyczyła roli czynnika ludzkiego w zarządzaniu ruchem lotniczym (*Human Factor in Air Traffic Management*). Pierwszy wykład w tej sesji wygłosił Manfred Barbarino nt. „Błąd człowieka w zarządzaniu ruchem lotniczym: projekt i protokoły” (*Human Error in Air Traffic Management: project and protocols*). Referat dotyczył problemu przyczyn popełniania błędów przez kontrolerów ruchu lotniczego i możliwości zapobiegania im. Zagadnienia te są o tyle ważne, że podejmowanie decyzji przez człowieka w systemach lotniczych zaliczane jest do zajęć o wysokim stopniu ryzyka. Często bowiem wiadomo co się wydarzyło, ale trudno jest dokładnie stwierdzić jakie były ku temu powody. Wtedy wtykłe winę ponosi kontroler ruchu lotniczego. Sesja popołudniowa dotyczyła: „Zarządzanie ruchem lotniczym: Selekcja i Nabywanie umiejętności (*ATC: Selection and Skill Acquisition*). Ciekawą prace przedstawił Hinnerk Eißfeldt z Zakładu Psychologii Lotniczej i Kosmicznej Niemieckiego Centrum Kosmicznego (DLR), nt. „Obniżanie nakładów finansowych selekcji poprzez efektywniejsze wykorzystanie danych biograficznych”. (*Cost savings: The use of Bio-Data to improve selection efficiency*). Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdził, że dane biograficzne mogą znacząco zwiększyć skuteczność selekcji, dzięki wcześniejszemu badaniu przesiewowemu kandydatów. Umożliwiają to oszczędzenie do 20% kosztów. Trzeciego dnia konferencji autorzy prezentowali prace dotyczące „Selekcji, metod badawczych i wyników badań” (*Selection: Tools and Results*). Klaus-Martin Goeters przedstawił prace pt. „Analiza kosztów- korzyści: Czy psychologiczna selekcja kandydatów jest opłacalna? (*Cost-benefit analysis: Is the psychological selection of pilots worth the money?*). Celem badań było znalezienie odpowiedzi na pytanie czy selekcja psychologiczna jest uzasadniona oraz czy można ją taniej przeprowadzić. Biorąc pod uwagę koszty szkolenia kandydatów na pilotów, stwierdził, że selekcja psychologiczna jest kluczem do efektywnego i ekonomicznego rozwoju wysoko wyspecjalizowanego personelu lotniczego. Janina Maciejczyk, O. Truszczyński i T. Jasiński wygłosili referat pt. „Pomiary psychologiczne w selekcji kandydatów na pilotów” (*Psychological measures for pilot candidates selection*) Wystąpienie to miało na celu przeprowadzenie metaanalizy dotyczącej wagi stosowanych metod badawczych zarówno psychologicznych jak i symulatorów lotniczych. Praca ta wykazała, że metody psychologiczne mogą z powodzeniem zastępować lub uzupełniać drogie w zastosowaniu symulatory lotnicze szcze-

gólnie w badaniu przesiewowym. Zastosowanie symulatorów lotniczych jest jak najbardziej zasadne na poziomie ostatniego szczebla selekcji i klasyfikacji w celu prognozowania zawodowego na inicjalnie wybranym typie statku powietrznego dla konkretnego kandydata. Przedostatniego dnia rano wystąpienia dotyczyły „Problemy bezpieczeństwa: jego analizy i metod (*Safety: Analyses and Methods*) i Bezpieczeństwa: Warunków jego formowania i przekazywania informacji (*Safety: Conditions and Know-How Transfer*). Po południu w sesji dotyczącej „CRM -Crew Resource Management: Oceny, Metod i Wyników/ pokład oraz kabina (*CRM: Evaluation, Methods and Results / FD & Cabin*) Rhona Flin ze Szkocji z Uniwersytetu z Aberdeen przedstawiła wyniki badań dotyczące oceny i efektywności treningu CRM przeprowadzonego wśród załogi (*Evaluating the Effectiveness of Flight Crew CRM Training*). Konieczna jest zdaniem prof. Rhony Flin duża dostępność prostych i związanych źródeł oceny treningu CRM. Ważne jest również, aby treningi CRM były przeprowadzane w różnych zespołach środowiska lotniczego. Przewodniczący sesji Richard Jensen wyróżnił prace dwóch młodych naukowców z Austrii Barbary Klampfer oraz Ruth Häusler pt. „Wykorzystanie markerów behawioralnych w symulatorze- wyniki badań I i II (*The use of behavioural markers in the simulator – Results of a study I and II*). Praca zrobiła na słuchaczach duże wrażenie zarówno pod względem merytorycznym, jak i wysokiemu poziomowi prezentacji. Zaprosił je do USA w celu zorganizowania warsztatów z psychologii lotniczej. Wieczorem odbyła się uroczysta kolacja z występem zespołu ludowego z SGGW PROMNI. Goście z ogromnym przejęciem i radością tańczyli tradycyjne polskie tańce, a udział w ludowych zabawach zintegrował uczestników. W ostatnim dniu konferencji wystąpienia dotyczyły CRM: Wskazania Cywilne i Wojskowe (*CRM: Civil and Military Applications*). Sue Burdekin z Australii wygłosiła referat nt. „Kontrola bezpieczeństwa operacji wojskowych: badania porównawcze subiektywnych samoocen i obiektywnych obserwacji w kontekście operacji lotniczych (*Military mission operations safety audits (mosa): a comparative study of subjective self-report and objective observation in a flight operational context*). Wyniki przeprowadzonych badań wskazują, że piloci samolotów F/A 18 są rzetelnymi obserwatorami swoich własnych zachowań i wykonania zadań. Ta optymistyczna konstatacja musi być nieco podważona przez wątpliwość jakie wyniki osiągnęliby, jeśli nie mieliby świadomości, że byli obserwowani.

Międzynarodowa Konferencja Europejskiego Towarzystwa Psychologii Lotniczej zorganizowana w Polsce przez Katedrę Psychologii Pracy i Stresu UKSW, była wydarzeniem dużej rangi naukowej i dla środowiska polskich psychologów, jeśli się zważy, że właśnie dopiero przed 5 laty Zachodnioeuropejskie Towarzystwo Psychologii Lotniczej zmieniło nazwę na Europejskie Towarzystwo Psychologii Lotniczej po to, by możliwe było przyjęcie Polski (jako jedynego kraju z dawnego układu politycznego) w poczet pełnoprawnych członków tego towarzystwa. Widać więc, że zmiany geopolityczne dotyczą także organizacji naukowych w Europie.