

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. Wydział Pedagogiki i Psychologii

JOANNA WIERZEJSKA

ORCID: 0000-0002-6578-3339

joanna.wierzejska@umcs.pl

Nadzieja na sukces a poczucie własnej skuteczności pilotów wojskowych

Hope for Success vs Military Pilots' Sense of Self-Efficacy

PROPOZYCJA CYTOWANIA: Wierzejska, J. (2022). Nadzieja na sukces a poczucie własnej skuteczności pilotów wojskowych. *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio J, Paedagogia-Psychologia*, 35(4), 105–116. DOI: 10.17951/j.2022.35.4.105-116

ABSTRAKT

Praca w zawodach trudnych i niebezpiecznych wymaga nie tylko wiedzy i umiejętności, lecz także określonych zasobów osobistych. Pilot wojskowy to operator statku powietrznego wykonujący złożone powietrzne misje, w których podstawą efektywnego działania jest m.in. poziom jego wyszkolenia lotniczego, ale również nadzieja na sukces, warunkowana przez różne czynniki podmiotowe i sytuacyjne. W niniejszym artykule w prowadzonych analizach rozpatrywana jest nadzieja jako zmienna korelująca z poczuciem skuteczności wybranej grupy pilotów śmigłowców i samolotów transportowych. W badaniach wykorzystano metodę sondażu diagnostycznego przy zastosowaniu techniki ankietowej. Uzyskane wyniki potwierdziły przyjęte założenie hipotetyczne o statystycznym związku między tymi zmiennymi. Okazało się, że im wyższy poziom poczucia własnej skuteczności, tym większa nadzieja na sukces badanych pilotów wojskowych.

Słowa kluczowe: pilot wojskowy; nadzieja na sukces; poczucie własnej skuteczności

WPROWADZENIE

Pedagogika pracy poświęca coraz więcej miejsca rozwojowi i funkcjonowaniu człowieka w zawodach trudnych i niebezpiecznych, poszerzając znacząco obszary swoich badań (Wierzejska, 2017). Wśród tych zawodów szczególne miejsce zajmuje pilot wojskowy, który z jednej strony jest żołnierzem zawodowym pełniącym różne role w strukturze wojska i macierzystej jednostki wojskowej,

a z drugiej strony jest operatorem statku powietrznego, wykonuje więc swoje zadania zarówno na ziemi, jak i w powietrzu, czyli w warunkach, do których człowiek biologicznie nie jest przystosowany (przeciążenia, zmiany ciśnienia atmosferycznego, niedotlenienie, zmiany temperatury, hałas i wibracje, odosobnienie, zmiany kierunku i położenia statku powietrznego; por. Błoszczyński, 1976; Terek 1988). Dodatkowymi czynnikami stanowiącymi obciążenie są: świadomość wykonywanego zadania, deficyt czasu czy trudne sytuacje stresowe (przeciążenie, deprywacja potrzeb, zagrożenie zdrowia i życia, świadomość dysponowania bardzo drogim sprzętem; por. Bera, 2003; Goździcki, 2019; Piskorz, 2011; Ślusarski, 2003). Należy także uwzględnić czynniki wynikające z działania pilota wojskowego na polu walki, w nieznanych warunkach oraz w zagrożeniu środkami obrony przeciwlotniczej i walki elektronicznej potencjalnego przeciwnika (por. Rajchel, Zabłocki, 2009; Zabłocki, 2002). Jego działanie i bezpieczeństwo lotów są wykładnikami profesjonalizmu i cech osobowo-zawodowych. Stąd też szkolenie pilota ma mu zapewnić sprawność działania intelektualnego, sprawność psychomotoryczną i niezawodność w tych złożonych warunkach (Gotowała, 2004). Musi wyróżniać się wiarą we własne możliwości, siłą woli i umiejętnością znajdowania adekwatnych rozwiązań. Przejawiana nadzieja na sukces pilotów wojskowych mobilizuje i stymuluje ich aktywność. Jest to wielowymiarowa struktura poznawcza, której centralnym składnikiem jest przekonanie, że w przyszłości osiągną oni zamierzony cel, zdobędą to, czego pragną, z dużym stopniem pewności, że jest to realne w określonej sytuacji (por. Trzebiński, Zięba, 2003, s. 10). Nadzieja pełni więc ważną funkcję regulacyjną, stanowiącą zasób pozwalający zachować równowagę psychiczną nawet w obliczu trudności i niepowodzeń oraz relatywnie szybko ją odzyskać (Maczak, 2007). Dlatego jest przedmiotem wielu badań i analiz, odnoszących się do różnych zawodów i sytuacji, m.in. do przedsiębiorczości (Porzak, Sagan, 2013), realizacji oczekiwań zawodowych (Wierzejska, 2017), sukcesu zawodowego (Klimkowska, 2013), realizacji kariery zawodowej (Kattenbach, 2015) czy tranzycji na rynek pracy (Bera, 2019).

Należy podkreślić, że nadzieja na sukces pozwala człowiekowi przetrwać w chwilach najwyższej próby, stanach zagrożenia, kryzysach, wręcz traumatycznych sytuacjach, a zarazem jest wiarą w osobisty sukces. Jak pisze Obuchowski (2002, s. 24), „pozwała ona człowiekowi utrzymać zdolność do pozytywnego działania w sytuacji z pozoru bez wyjścia i sprzyja przekraczaniu własnych możliwości”. Stąd jej tak istotne znaczenie jako zasobu osobistego pilotów wojskowych – operatorów statków powietrznych funkcjonujących bardzo często w warunkach ekstremalnych. W istotnym stopniu wiąże się z poczuciem własnej skuteczności, stanowi o „zdolności kontrolowania wydarzeń, które go dotyczą, wiarą w jego możliwości motywowania samego siebie, mobilizowania potencjału poznawczego oraz odpowiednich zachowań potrzebnych do skutecznego wypełniania zadań” (Bańka, 2005, s. 12–13). W tym ujęciu przez skuteczność działania

należy rozumieć zgodność wyniku osiągniętego z wynikiem oczekiwanym. Istotę poczucia własnej skuteczności stanowi zatem przypisywanie sobie wyników własnego działania (Gliszczyńska, 1991, s. 71, 78).

Według Bandury (1992) skuteczność obejmuje kilka wymiarów, w tym przede wszystkim: wielkość, która wyraża zależność poczucia skuteczności od trudności zadania; ogólność, czyli względną stabilność poczucia skuteczności, przy uwzględnieniu różnych modalnych zachowań; siłę, mówiącą o odporności poczucia skuteczności na porażki i niepowodzenia (Zakrzewski, 1987, s. 662). Poczucie własnej skuteczności wpływa więc na motywację działania, wytrwałość w działaniu i jego siłę. Przekonanie pilotów wojskowych o własnej skuteczności jest wynikiem podjęcia przez nich efektywnych działań. To m.in. odwoływanie się do sądów o własnych umiejętnościach funkcjonowania w określonej sytuacji lub zadań. Wartościowanie to prowadzi w konsekwencji do podjęcia decyzji o sposobie realizacji postawionych im zadań, wkładanym wysiłku i wytrwałości w dążeniu do założonego celu (por. Gliszczyńska, 1991, s. 64–67).

Samoskuteczność daje pilotowi poczucie kontroli zdarzeń i poczucie wpływu na bieg sytuacji, stąd wiąże się z wewnątrzsterownością. Pilot wykazuje inicjatywę, wykorzystuje swój intelekt, wzmacnia zaradność i wiarę w odniesienie sukcesu (por. Bańka, 2005, s. 32).

ZAŁOŻENIA BADAŃ EMPIRYCZNYCH

W polu podjętych badań empirycznych znalazła się nadzieja na sukces pilotów wojskowych. Problematykę tę rozpatrywano w kontekście ich poczucia własnej skuteczności. Dążono do odpowiedzi na pytanie: Czy występuje zależność między nadzieją na sukces a poczuciem własnej skuteczności pilotów wojskowych?

Na podstawie literatury przedmiotu przyjęto założenie, że im wyższy poziom poczucia własnej skuteczności badanych pilotów wojskowych, tym większa ich nadzieja na sukces (por. Bańka, 2005; Gliszczyńska, 1991; Wierzejska, 2017; Zakrzewski, 1987). Głównym celem badań było zweryfikowanie zakładanej zależności między tymi zmiennymi.

Rozwiązując główny problem badawczy, dokonano w pierwszej kolejności diagnozy nadziei na sukces badanych pilotów. Wykorzystano tu *Kwestionariusz Nadziei na Sukces* (KNS), który składa się z 12 twierdzeń (w tym ośmiu diagnostycznych). Zawiera on cztery pozycje odnoszące się do przekonań o silnej woli, cztery pozycje odnoszące się do przekonań o umiejętności znajdowania rozwiązań oraz cztery pozycje buforowe. Wynikiem jest suma punktów, stanowiąca wskaźnik ogólnego poziomu nadziei na sukces. Zakres możliwości do uzyskania wyników wynosi od 8 do 64 pkt. Im wyższy wynik, tym większa nadzieja na sukces. Oprócz ogólnego wyniku, kwestionariusz umożliwia też pomiar dwóch komponentów nadziei. Są to: umiejętność

znajdowania rozwiązań oraz siła woli. Wyniki w obu podskalach mogą być analizowane oddzielnie. Odpowiedziom badanych osób przypisano następujące wartości liczbowe: 1 – *zdecydowanie nieprawdziwe*, 2 – *w większości przypadków nieprawdziwe*, 3 – *raczej nieprawdziwe*, 4 – *trochę nieprawdziwe*, 5 – *trochę prawdziwe*, 6 – *raczej prawdziwe*, 7 – *w większości przypadków prawdziwe*, 8 – *zdecydowanie prawdziwe* (Łaguna, Trzebiński, Zięba, 2005, s. 17–18).

Z kolei określając poziom poczucia własnej skuteczności badanych pilotów, wykorzystano *Skalę Uogólnionej Własnej Skuteczności* (GSES) w polskiej wersji Schwarzera, Jerusalema i Juczyńskiego. Skala zawiera 10 pytań mierzących siłę ogólnego przekonania jednostki co do skuteczności radzenia sobie z trudnymi sytuacjami i przeszkodami. Badany zaznacza wybrane przez siebie odpowiedzi; na każde pytanie są do wyboru odpowiedzi: 1 – *nie*, 2 – *raczej nie*, 3 – *raczej tak*, 4 – *tak* (Juczyński, 2009, s. 97).

Do poszukiwania istotnych statystycznie zależności między nadzieją na sukces a poczuciem własnej skuteczności oraz między tymi zmiennymi a czynnikami społeczno-zawodowymi wykorzystano test statystyczny χ^2 Pearsona, który posiada szerokie zastosowanie praktyczne i teoretyczne. Wszystkie obliczenia do niniejszej pracy wykonano za pomocą statystycznego pakietu SPSS (*Statistical Package for Social Sciences*) oraz programu Statistica.

DOBÓR PRÓBY ORAZ CHARAKTERYSTYKA BADANYCH OSÓB

Próbę badawczą pobrano z dwóch brygad lotniczych, w których w 2018 r. służyło około 300 pilotów wojskowych. W badaniach udział wzięło 163 pilotów wojskowych, tj. 54% populacji pilotów. W tej grupie 85 pilotów wojskowych służyło w Polskim Kontyngencie Wojskowym w Afganistanie, natomiast 78 pilotów nie miało takiego doświadczenia. Badani piloci posiadają wysokie kwalifikacje zawodowe. Blisko połowa z nich posiada pierwszą klasę pilota wojskowego (44,2%), a niemal co piąty badany (18,4%) – klasę mistrzowską. Pozostali respondenci mają klasę drugą (35,0%) i trzecią (2,4%). Wysoki nalot życiowy również potwierdza duże doświadczenie zawodowe. Badani piloci w zdecydowanej większości legitymują się wysokim nalotem życiowym: 41,1% posiada 1001–1500 h, 35,6% – 501–1000 h, a 19,0% – powyżej 2000 h. Tylko niewielki odsetek badanych osób posiada nalot 251–500 h (2,5%) oraz 1501–2000 h (1,8%). Wszyscy badani piloci, czyli 163 osoby, latają na samolotach transportowych lub śmigłowcach transportowych.

ANALIZA I INTERPRETACJA WYNIKÓW BADAŃ

Diagnostując nadzieję na sukces pilotów wojskowych, zbadano zarówno ogólny poziom ich przekonań o własnych zdolnościach do realizowania celów

i osiągnięcia sukcesu, jak i dwie skale opisujące nadzieję na sukces: siłę woli oraz umiejętność znajdowania rozwiązań.

Oceniając wyniki nadziei na sukces pilotów wojskowych, poszczególnym wariantom odpowiedzi zostały przypisane rangi w skali od 1 do 8, gdzie 1 pkt oznacza *zdecydowanie nieprawdziwe*, a 8 pkt – *zdecydowanie prawdziwe*. Im wyższa średnia, tym większa nadzieja na sukces – zarówno jej poziom ogólny, jak i w skalach siły woli oraz umiejętności znajdowania rozwiązań.

Ogólny poziom nadziei na sukces pilotów wojskowych charakteryzuje się: średnią 50,27; medianą 51,00; dominantą 48,00; odchyleniem standardowym 6,88; skośnością 0,41 (rozkład lewoskośny); kuriozą 0,01 (rozkład lekko wysmulklony); minimum 31,00 i maksimum 64,00. Stosując metodę odchyłeń standardowych obliczono ogólny poziom nadziei na sukces pilotów wojskowych. Poziom wysoki: średnia plus powyżej jedno i więcej odchyłeń standardowych, poziom niski: średnia minus poniżej jednego i więcej odchyłeń standardowych. Stąd wysoki poziom nadziei na sukces pilotów wynosi powyżej 57 pkt, przeciętny poziom to 43–57 pkt, a niski poziom – poniżej 43 pkt.

Na podstawie uzyskanych danych można stwierdzić, że ogólny wskaźnik nadziei na sukces badanych pilotów wojskowych zawiera się w przedziale wyników przeciętnych ($M = 50,27$), co oznacza, że respondenci w stopniu umiarkowanym oczekują pozytywnych efektów własnych działań służbowych (por. Bera, 2019, s. 182).

Tabela 1. Ogólny poziom nadziei na sukces badanych pilotów wojskowych

Poziom nadziei na sukces	Częstość	Procent
Niski (poniżej 43 pkt)	23	14,1
Przeciętny (43–57 pkt)	116	71,2
Wysoki (powyżej 57 pkt)	24	14,7
Ogółem	163	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Szczegółowa analiza wskazuje, że blisko trzy czwarte badanych charakteryzuje się przeciętnym poziomem nadziei na sukces wobec nowych wyzwań i realizowanych zadań. Co siódmy respondent (14,1%) wyróżnia się wysokim przekonaniem, że potrafi od siebie oddalić porażki i skupić się na osiągnięciu sukcesu zawodowego, wierząc we własne siły i możliwości efektywnego działania (por. Trzebiński, Zięba, 2003). Ten sam odsetek badanych pilotów (14,1%) to raczej pesymiści, preferują bowiem zazwyczaj zachowania unikowe w sytuacjach trudnych (Lopes, Cunha, 2008).

Stwierdzono istotne statystycznie zależności między wiekiem badanych ($p < 0,036$) a ogólnym poziomem ich nadziei na sukces. Piloci w wieku 40 lat i więcej częściej niż pozostali badani deklarują przeciętny poziom nadziei na sukces (80,7%).

Jak już stwierdzono, nadzieję na sukces określają dwie skale: siła woli oraz umiejętność znajdowania rozwiązań. Uzyskane wyniki przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Skale nadziei na sukces badanych pilotów wojskowych

Skale nadziei na sukces	<i>M</i>	<i>SD</i>
Siła woli	24,71	3,60
Znajdowanie rozwiązań	25,56	3,94

Źródło: opracowanie własne.

Okazuje się, że większym natężeniem wartości charakteryzuje się umiejętność znajdowania rozwiązań przez badanych pilotów wojskowych aniżeli ich natężenie siły woli.

Umiejętność znajdowania rozwiązań pilotów wojskowych charakteryzuje się: średnią 25,56; medianą 26,00; dominantą 27,00; odchyleniem standardowym 3,94; skośnością $-0,56$ (rozkład lewoskośny); kuriozą 0,01 (rozkład lekko wysmuklony); minimum 15,00 i maksimum 32,00. Stosując metodę odchyłeń standardowych, obliczono poziom znajdowania rozwiązań pilotów wojskowych. Poziom wysoki: średnia plus powyżej jedno i więcej odchyłeń standardowych, poziom niski: średnia minus poniżej jednego i więcej odchyłeń standardowych. Stąd wysoki poziom znajdowania rozwiązań pilotów wynosi powyżej 29 pkt, przeciętny poziom to 21–29 pkt, a niski poziom – poniżej 21 pkt.

Umiejętność znajdowania rozwiązań przez badanych pilotów lokuje się zatem w środkowej strefie wyników zaliczanych do przeciętnych ($M = 25,56$).

Tabela 3. Poziom umiejętności znajdowania rozwiązań przez badanych pilotów

Poziom znajdowania rozwiązań	Częstość	Procent
Niski (poniżej 21 pkt)	22	13,5
Przeciętny (21–29 pkt)	114	69,9
Wysoki (powyżej 29 pkt)	27	16,6
Ogółem	163	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Ze szczegółowej analizy wynika, że ponad dwie trzecie badanych w stopniu przeciętnym potrafi znajdować rozwiązania w sytuacjach nowych, niekonwencjonalnych. Co szósty badany (16,9%) doskonale radzi sobie z pojawiającymi się wyzwaniem, a co siódmy (13,5%) ma z tym określone problemy.

Przeprowadzone analizy wykazały, że występują istotne statystycznie zależności między wiekiem badanych pilotów wojskowych ($p < 0,041$) a poziomem umiejętności znajdowania przez nich rozwiązań. Okazuje się, że piloci w wieku 35–39 lat częściej niż pozostali badani deklarują przeciętny poziom znajdowania rozwiązań (77,6%).

Siła woli pilotów wojskowych charakteryzuje się: średnią 24,71; medianą 25,00; dominantą 24,00; odchyleniem standardowym 3,60; skośnością $-0,22$ (rozkład lewoskośny); kuriozą $-0,01$ (rozkład lekko spłaszczony); minimum 14,00 i maksimum 32,00. Stosując metodę odchyłeń standardowych, obliczono poziom silnej woli pilotów wojskowych. Poziom wysoki: średnia plus powyżej jedno i więcej odchyłeń standardowych, poziom niski: średnia minus poniżej jednego i więcej odchyłeń standardowych. Stąd wysoki poziom silnej woli pilotów wynosi powyżej 28 pkt, przeciętny poziom to 21–28 pkt, a niski poziom – poniżej 21 pkt.

Uzyskane wyniki pozwalają stwierdzić, że siła woli badanych pilotów wojskowych stanowiąca determinację w realizacji określonych planów i zadań sytuuje się, podobnie jak ich umiejętność znajdowania rozwiązań, w strefie wyników przeciętnych ($M = 24,00$).

Tabela 4. Poziom silnej woli badanych pilotów wojskowych

Poziom silnej woli	Częstość	Procent
Niski (poniżej 21 pkt)	15	9,2
Przeciętny (21–28 pkt)	128	78,5
Wysoki (powyżej 28 pkt)	20	12,3
Ogółem	163	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Ustalono, że ponad trzy czwarte badanych pilotów (78,5%) charakteryzuje się przeciętnym poziomem energii do działania w nowej sytuacji. Co ósmy respondent (12,3%) wykazuje energię i w obliczu nowych wyzwań nie wątpi, że potrafi rozwiązać pojawiające się problemy. Co jedenasty badany (9,2%) wykazuje niski poziom determinacji w realizacji nowych zadań. Nie stwierdzono istotnych statystycznie zależności między czynnikami społeczno-zawodowymi a poziomem silnej woli.

Kolejnym etapem badań było określenie poczucia własnej skuteczności pilotów wojskowych. Poczucie skuteczności pilotów wojskowych charakteryzuje się: średnią 31,96; medianą 31,00; dominantą 30,00; odchyleniem standardowym 3,63; skośnością 0,17 (rozkład prawoskośny); kuriozą 0,97 (rozkład wysmukłony); minimum 19,00 i maksimum 40,00. Stosując metodę odchyłeń standardowych, obliczono poziom poczucia skuteczności pilotów wojskowych. Poziom wysoki: średnia plus powyżej jedno i więcej odchyłeń standardowych, poziom niski: średnia minus poniżej jednego i więcej odchyłeń standardowych. Stąd wysoki poziom poczucia skuteczności pilotów wynosi powyżej 35 pkt, przeciętny poziom to 28–35 pkt, a niski poziom – poniżej 28 pkt.

Uzyskane wyniki pozwalają skonstatować, że badani piloci na ogół charakteryzują się przeciętnym poczuciem własnej skuteczności ($M = 31,9$).

Tabela 5. Poziom poczucia własnej skuteczności pilotów wojskowych

Poziom poczucia skuteczności	Częstość	Procent
Niski (poniżej 28 pkt)	8	4,9
Przeciętny (28–35 pkt)	127	77,9
Wysoki (powyżej 35 pkt)	28	17,2
Ogółem	163	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Ze szczegółowej analizy danych wynika, że w grupie badanych pilotów wojskowych ponad trzy czwarte badanych (77,9%) w stopniu przeciętnym wykazuje się wiarą we własne zdolności do kontrolowania wydarzeń. Należy jednak podkreślić, że co szósty badany lotnik (17,2%) wyróżnia się w tym zakresie, wierzy bowiem w posiadanie możliwości motywowania siebie i mobilizowania potencjału poznawczego oraz odpowiednich zachowań potrzebnych do skutecznego działania (por. Bańka, 2005, s. 12–13). Tylko nieliczni badani piloci (4,9%) charakteryzują się niskim poziomem poczucia własnej skuteczności. Nie stwierdzono istotnych statystycznie zależności między czynnikami społeczno-zawodowymi a poziomem poczucia skuteczności badanych osób.

Dokonana diagnoza nadziei na sukces (zmiennej zależnej) i poczucia własnej skuteczności badanych pilotów wojskowych (zmiennej niezależnej) pozwala przejść do rozwiązania głównego problemu badawczego i weryfikacji przyjętej hipotezy roboczej.

Z przeprowadzonych analiz statystycznych wynika, że poczucie własnej skuteczności badanych pilotów wojskowych różnicuje na poziomie istotnym ogólny poziom ich nadziei na sukces ($p < 0,000$).

Tabela 6. Zależności między poczuciem własnej skuteczności a ogólnym poziomem nadziei na sukces

Poziom poczucia własnej skuteczności	Ogólny poziom nadziei na sukces						Ogółem	
	poziom niski		poziom przeciętny		poziom wysoki			
	<i>N</i>	%	<i>N</i>	%	<i>N</i>	%	<i>N</i>	%
Poziom niski	2	25,0	6	75,0	–	–	8	100,0
Poziom przeciętny	20	15,7	97	76,4	10	7,9	127	100,0
Poziom wysoki	1	3,6	13	46,4	14	50,0	28	100,0
Ogółem	23	14,1	116	71,2	24	14,7	163	100,0

Objaśnienie: $\chi^2 = 34,920$; $df = 4$; $p < 0,000$; $V = 0,330$.

Źródło: opracowanie własne.

Piloci charakteryzujący się przeciętnym poziomem poczucia własnej skuteczności częściej niż pozostali badani deklarują także przeciętny poziom nadziei

na sukces (76,4%). Należy przy tym zauważyć, że piloci z wysokim poziomem własnej skuteczności częściej mają wyższy poziom nadziei na sukces (50,0%). A zatem osoby wyróżniające się efektywnym wykorzystaniem posiadanych zasobów poznawczych, trafniej oceniające sytuację i skuteczniej przewyżającą napotkane trudności bardziej wierzą w siebie i w możliwość osiągnięcia sukcesu w służbie.

Stwierdzono również istotne statystycznie zależności między poczuciem własnej skuteczności a poziomem silnej woli ($p < 0,000$). Im wyższe poczucie własnej skuteczności, tym wyższy poziom silnej woli stanowiącej determinację w realizacji nowych wyzwań.

Tabela 7. Zależności między poczuciem własnej skuteczności a poziomem silnej woli badanych pilotów

Poziom poczucia własnej skuteczności	Poziom silnej woli						Ogółem	
	poziom niski		poziom przeciętny		poziom wysoki			
	<i>N</i>	%	<i>N</i>	%	<i>N</i>	%	<i>N</i>	%
Poziom niski	2	25,0	6	75,0	–	–	8	100,0
Poziom przeciętny	11	8,7	109	85,8	7	5,5	127	100,0
Poziom wysoki	2	7,2	13	46,4	13	46,4	28	100,0
Ogółem	15	9,2	128	78,5	20	12,3	163	100,0

Objaśnienie: $\chi^2 = 39,220$; $df = 4$; $p < 0,000$; $V = 0,350$.

Źródło: opracowanie własne.

Kolejne analizy wskazują, że piloci wojskowi z przeciętnym poziomem poczucia własnej skuteczności częściej niż pozostali badani deklarują przeciętny poziom silnej woli (85,8%). Poczucie własnej skuteczności koreluje na poziomie istotnym z poziomem znajdowania rozwiązań ($p < 0,000$).

Tabela 8. Zależności między poczuciem własnej skuteczności a poziomem znajdowania rozwiązań przez badanych pilotów

Poziom poczucia własnej skuteczności	Poziom znajdowania rozwiązań						Ogółem	
	poziom niski		poziom przeciętny		poziom wysoki			
	<i>N</i>	%	<i>N</i>	%	<i>N</i>	%	<i>N</i>	%
Poziom niski	1	12,5	7	87,5	–	–	8	100,0
Poziom przeciętny	20	15,7	97	76,4	10	7,9	127	100,0
Poziom wysoki	1	3,6	10	35,7	17	60,7	28	100,0
Ogółem	22	13,5	114	69,9	27	16,6	163	100,0

Objaśnienie: $\chi^2 = 48,390$; $df = 4$; $p < 0,000$; $V = 0,390$.

Źródło: opracowanie własne.

Z przeprowadzonych analiz statystycznych wynika, że piloci z niskim

poziomem poczucia własnej skuteczności częściej niż pozostali badani deklarują przeciętny poziom znajdowania rozwiązań (87,5%). Należy podkreślić, że badani z wysokim poziomem własnej skuteczności częściej mają wyższy poziom umiejętności znajdowania rozwiązań (60,7%).

ZAKOŃCZENIE

Przeprowadzone badania wykazały, że piloci wojskowi najczęściej charakteryzują się przeciętnym poziomem nadziei na sukces, a więc przekonaniem, że w obecnej sytuacji zawodowej osiągną doniosły cel czy też spełni się ich nadzieja, która wiąże się z oceną atrakcyjności założonego celu. Doświadczenie życiowe i przysłowiowa lekcja z przeszłości uczą ich realizmu. Natomiast co siódmy badany pilot jest optymistą – wyróżnia się wysoką wiarą w odniesienie sukcesu, towarzyszą mu bardzo pozytywne uczucia, pozwalające przetrwać w chwilach najcięższej próby, kryzysach, sytuacjach zagrożenia, a tym samym utrzymać zdolność do pozytywnego działania (por. Koziński, 2006; Obuchowski, 2002). Będą zatem inicjować działania i zmierzać do określonego celu. Z kolei co siódmy pilot zaliczony do grona pesymistycznie nastawionych do życia w sytuacjach wymagających rozwiązania złożonych problemów preferuje style unikowe radzenia sobie ze stresem (por. Lopes, Cunha, 2008). Okazuje się, że piloci wykazują się większymi umiejętnościami znajdowania rozwiązań niż determinacją w realizacji planów i podjętych zadań. Mimo to w większości respondenci mają na przeciętnym poziomie ukształtowane te walory osobowości, podobnie jak poczucie własnej skuteczności, charakteryzujące się motywacją do działania i podejmowania wysiłku oraz adekwatnej oceny sytuacji i swoich możliwości sprostania nowym wyzwaniom. Są więc w stopniu przeciętnym odporni na stres (por. Bandura, 2007). Znaczna grupa badanych pilotów (co szósty respondent) to osoby o wysokim poczuciu własnej skuteczności, często przekonane, że kontrolują sytuację, a więc funkcjonują podmiotowo. Trudne zadania osoby te odbierają jako wyzwanie, które należy podjąć; są zaangażowane, a silne poczucie własnej skuteczności mobilizuje je do działania, zwiększa wysiłek i starania, aby podołać tym wyzwaniom (por. Kościelak, 2010).

Analizy statystyczne w pełni potwierdziły przyjęte założenia hipotetyczne o istotnej statystycznie zależności między nadzieją na sukces badanych pilotów wojskowych a ich poczuciem własnej skuteczności. Przeciętnemu poczuciu własnej skuteczności badanych pilotów wojskowych towarzyszy jedynie przeciętne przekonanie o możliwości odniesienia sukcesu. Co istotne, wraz ze wzrostem poziomu indywidualnego sprawstwa badanych pilotów wojskowych jako czynnika modyfikującego ich zachowania i przekonania o możliwości efektywnego działania wzrasta w sposób istotny nadzieja wyrażająca się przekonaniem o posiadaniu umiejętności znajdowania rozwiązań, a także determinacja w tym działaniu (Bera, 2019). Stąd wynika potrzeba powierzenia przez dowódców lotniczych ważnych

i trudnych misji pilotom, którzy mają wysokie poczucie własnej skuteczności i przy tym wyróżniają się umiejętnościami znajdowania rozwiązań oraz uporem w dążeniu do wybranego celu. Jest to istotna konstatacja ze względu nie tylko na efektywną realizację zadań trudnych i niebezpiecznych, lecz również na zachowanie niezbędnych warunków bezpieczeństwa lotów.

BIBLIOGRAFIA

- Bandura, A. (2007). *Teoria społecznego uczenia się*. Warszawa: PWN.
- Bańka, A. (2005). *Poczucie samoskuteczności. Konstrukcja i struktura czynnikowa Skali Poczucia Samoskuteczności w Karierze Międzynarodowej*. Poznań–Warszawa: Wydawnictwo Print-B.
- Bera, R. (2003). *Postawy zawodowe pilotów wojskowych w procesie restrukturyzacji polskich sił powietrznych*. Warszawa: Wydawnictwo Bellona.
- Bera, R. (2019). *Tranzycja byłych wojskowych na rynek pracy a ich zasoby osobiste*. Lublin: Wydawnictwo UMCS.
- Błuszczynski, R. (red.). (1976). *Psychologia lotnicza*. Warszawa: WIML.
- Gliszczynska, X. (1991). Poczucie własnej skuteczności w procesie pracy. W: X. Gliszczynska (red.), *Psychologiczny model efektywności pracy* (s. 55–86). Warszawa: PWN.
- Gotowała, J. (2004). *Lotnictwo we współczesnych konfliktach zbrojnych 1945–2003*. Warszawa: Wydawnictwo Bellona.
- Goździcki, T. (2019). *Psychospołeczne uwarunkowania poczucia bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych*. Lublin: UMCS. (niepublikowana praca doktorska)
- Juczyński, Z. (2009). *Narzędzia pomiaru w promocji i psychologii zdrowia*. Warszawa: Pracownia Testów Psychologicznych PTP.
- Kattenbach, A. (2015). *Psychospołeczne uwarunkowania drugiej kariery zawodowej byłych pilotów wojskowych*. Lublin: UMCS. (niepublikowana praca doktorska)
- Klimkowska, K. (2013). *Orientacja na sukces młodzieży kończącej studia translatorskie*. Lublin: Wydawnictwo UMCS.
- Kościelak, R. (2010). *Poczucie umiejscowienia kontroli i przekonania o własnej skuteczności w zdrowiu i chorobie*. Kraków: Oficyna Wydawnicza Impuls.
- Kozielecki, J. (2006). *Psychologia nadziei*. Warszawa: Wydawnictwo Akademickie „Żak”.
- Lopes, M.P., Cunha, M.P. (2008). Who Is More Proactive, the Optimist or the Pessimist? Exploring the Role of Hope as a Moderator. *Journal of Positive Psychology*, 3(2), 100–109. DOI: 10.1080/17439760701760575
- Łaguna, M., Trzebiński, J., Zięba, M. (2005). *Kwestionariusz Nadziei na Sukces. Podręcznik*. Warszawa: Pracownia Testów Psychologicznych PTP.
- Matczak, A. (2007). Rola inteligencji emocjonalnej. *Studia Psychologiczne*, 45(1), 9–17.
- Obuchowski, K. (2002). Nadzieja matka mocy, depresja zapadliskiem nieszczęść. *Charaktery*, (11), 23–26.
- Piskorz, A. (2011). *Rozwój zawodowy pilotów wojskowych*. Warszawa: MON-DWiPO.
- Porzak, R., Sagan, M. (2013). Nadzieja i przedsiębiorczość – psychologiczne aspekty zarządzania. *Zeszyty Naukowe WSEI. Seria: Ekonomia*, 6(1), 179–193.
- Rajchel, J., Zabłocki, E. (2009). *Siły powietrzne w sojusznym systemie obronnym*. Dęblin: Wydawnictwo WSOSP.
- Ślusarski, J. (2003). *Dobór zawodowy na stanowisko pilota-instruktora śmigłowca wojskowego*. Dęblin: Wydawnictwo WSOSP.
- Terelak, J. (1988). *Zarys psychologii lotniczej*. Dęblin: Wydawnictwo WOSL.

- Trzebiński, J., Zięba, M. (2003). Nadzieja, strata i rozwój. *Psychologia Jakości Życia*, 2(1), 5–33.
- Wierzejska, J. (2017). Postawy wobec pracy pedagogów a ich nadzieja na sukces. *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio J, Paedagogia-Psychologia*, 30(2), 127–145.
DOI: 10.17951/j.2017.30.2.41
- Zabłocki, E. (2002). *Współczesne siły powietrzne*. Warszawa: Wydawnictwo AON.
- Zakrzewski, J. (1987). Poczucie skuteczności a samoregulacja zachowania. *Przegląd Psychologiczny*, 30(3), 661–676.

ABSTRACT

Having a difficult and dangerous occupation requires not only knowledge and skills but also specific personal resources. A military pilot is an aircraft operator performing complex air missions where effective performance of his work basically depends on the level of his flight training but also on his hope for success conditioned by various subjective and situational factors. The analyses provided in this article consider hope as a variable correlating with the sense of effectiveness of a selected group of helicopter and transport aircraft pilots. The research used a diagnostic survey method with application of a questionnaire technique. The results obtained confirmed the hypothetical assumption of a statistical relationship between these variables. It turned out that the higher the level of self-efficacy was, the higher hope for success the surveyed military pilots had.

Keywords: military pilot; hope for success; self-efficacy