

Rozdział 1

Ryzyko na ziemi i w powietrzu

1.1. Ryzyko i ryzykowanie

Ryzyko jest niepewnością przyszłości. Pytanie o to, czy się powiedzie (egzamin, randka, skok ze spadochronem), jest jakby prorokowaniem, bowiem przyszłość jest zawsze niewiadomą. Ponieważ decyzje ryzykowne są często podejmowane w oparciu o zdobytą wiedzę, minione doświadczenia, o sytuacji ryzyka możemy powiedzieć, że integruje przeszłość z przyszłością. Ryzyko oznacza każdą sytuację, w której nie można ze stuprocentową pewnością przewidzieć jej rezultatów (Adams, 1995; Bernstein, 1997; Biela, 1994; Goszczyńska, 2006; Neeleman, 2002; Lundstedt, Western, 1966; Studenski, 2004a, 2004b; Strojna, 1974; Vlek, 1980). Jeśli ryzykujemy, to możemy się spodziewać, że nie zawsze taka sama przyczyna wywoła taki sam skutek. Choć zawsze oczekujemy pozytywnych wyników, to czasem ryzykując przegrywamy, ale gdy wygramy, to mówimy, że ryzyko się opłaciło. O ryzyku można mówić tylko wtedy, gdy następstwa nie są pewne. Dotyczyć to może błahych spraw, ale także niezwykle istotnych. Ryzyko to możliwość poniesienia straty lub uszczerbku, ryzyko jest możliwością urzeczywistnienia czegoś niepożądanego, negatywną konsekwencją jakiegoś zdarzenia (Kaczmarek, 2005, s. 56). Pod pojęciem ryzyka rozumie się też prawdopodobieństwo zajścia zdarzeń, które są niezależne od podmiotu działającego (Sokołowska, 2000).

Ustalono jednak bezspornie, że najczęstsze rozumienie ryzyka przez ludzi wiąże się z możliwością doznania strat, szkód oraz, że ryzyko jest odczuwane jako wzrastające, gdy zwiększa się wielkość strat oraz prawdopodobieństwo ich poniesienia (Goszczyńska, 1997, s. 32).

Należy zaznaczyć, że pojęcie ryzyka nie jest jednoznaczne i proponuje się różne jego definicje w zależności od gałęzi nauki, jak i rodzących się na tej płaszczyźnie nowych koncepcji teoretycznych. Żadna pojedyncza definicja ryzyka nie może być odpowiednia we wszystkich okolicznościach (Zsidisin, 2003). W dziedzinie ubez-

pieczeń np. spór o naukową definicję ryzyka trwa od początku XX wieku i do dziś nie ma jednej, oficjalnej definicji ryzyka ubezpieczeniowego (Kosmowski, 2003, s. 17). W literaturze dotyczącej podejmowania decyzji ekonomicznych wyróżnia się decyzje w warunkach:

- 1) pewności,
- 2) ryzyka,
- 3) niepewności.

Sytuacja pierwsza jest w pełni zrozumiała, bowiem wiadomo, że na pewno wystąpi. Sytuacja ryzyka to sytuacja, w której nie wiadomo, który stan wystąpi, ale potrafi się ocenić prawdopodobieństwo (zwykle subiektywne) wystąpienia tej lub innej sytuacji. Z kolei w sytuacji niepewności nie da się określić tego prawdopodobieństwa (Heilpern, 2001).

Jak zauważa Czesław Walesa, w literaturze przedmiotu panuje spore zamieszanie w związku z pojęciem ryzyka i pojęciem decyzji. Z punktu widzenia psychologii wydaje się słuszne używanie sformułowania „podejmować ryzyko”, nie zaś „podejmować decyzję”. W aspekcie semantycznym i frazeologicznym poprawne są zatem takie wyrażenia dotyczące ryzyka, jak: podejmować, przyjmować, ponosić, dopuszczać, brać na siebie, zgadzać się na ryzyko.

Ryzyko bowiem jako możliwość straty nie jest celem działania, ale czymś, co wbrew naszemu zamierzeniu może się pojawiać obok lub w miejscu przyjętego przez nas wartościowego celu. Jest czymś, co trzeba przyjąć czy znieść, gdy się pojawi, gdyż jest nieodłączne od działania (Walesa, 1988, s. 14).

O ryzyku możemy powiedzieć, że:

- a) nie jest czymś jednorodnym, nie jest zatem możliwe podanie jednoznacznej i uniwersalnej definicji tego pojęcia;
- b) jest czymś zmiennym, jest raczej procesem niż stanem;
- c) może być badane w różnych kontekstach, np. jako:
 - niebezpieczeństwo,
 - niepewność,
 - hazard,
 - prawdopodobieństwo straty lub zysku,
 - ważona liniowa suma wszystkich negatywnych konsekwencji,
 - wariancja rozkładu wszystkich wyników (Sokołowska, 1993, s. 99).

W literaturze spotykamy różne psychologiczne definicje ryzyka. Za Ratajczak (2004, s. 14) można podzielić je na trzy rodzaje:

1. Pierwsza z grup definicji utożsamia ryzyko z niepewnością własnego działania, gdy pojawiają się czynniki losowe lub własne ograniczenia poznawcze, np. niezdolność do prognozowania, nieznanostwo reguł diagnozowania sytuacji, groźba nieznanych strat, których natura jest nieznaną i, co za tym idzie, nieznaną są metody ich szacowania.

2. Drugi rodzaj definicji ujmuje ryzyko jako wynik świadomie podjętej decyzji o potencjalnej stracie lub szkodzie – w procesie tym dochodzi do poznawczego bilansowania korzyści lub strat własnego działania.
3. Trzeci rodzaj definicji zakłada, że ryzyko jest podejmowanym przez człowieka działaniem (przedsięwzięciem) o nieznanym, niepewnym lub problematycznym wyniku, z narażeniem się na niebezpieczeństwo, szkodę lub stratę. Warto podkreślić, że ryzyko różni się od niebezpieczeństwa, które oznacza określone zagrożenie (por. Makarowski, 2008a). O ryzyku zaś można mówić tylko wtedy, gdy następstwa nie są pewne.

Wyróżnia się ryzyko subiektywne i obiektywne. Ryzyko subiektywne uwzględnia indywidualną percepcję sytuacji przez jednostkę. Na ocenę ryzyka ogromny wpływ mają emocje. To strach sprawia, iż spostrzegane ryzyko przewyższa ryzyko rzeczywiste, euforia z kolei zaniża dostrzegany poziom ryzykowności sytuacji (Rotter, 2006, s. 276).

Przeciwnieństwem postawy ryzykanta jest postawa ostrożna. Człowieka ostrożnego określa się jako osobę dalekowzroczną, przezorną, przewidującą. Dlaczego zatem nie wszyscy są ostrożni i są ludzie, którzy podejmują ryzyko? Poszukiwanie odpowiedzi na to pytanie dalej nurtuje badaczy i nie ma na nie jednoznacznej odpowiedzi.

Jedno z wyjaśnień zaproponował P. Slovic (2004), odwołując się do dualnych modeli myślenia, popularnych w psychologii społecznej i psychologii osobowości. Zaproponował wyróżnienie dwóch rodzajów ryzyka: „ryzyko jako analiza” (*risk as analysis*) oraz „ryzyko jako emocje” (*risk as feelings*). Terminy zaproponowane przez P. Slavica są jedynie uproszczeniem, gdyż ryzyko samo w sobie nie jest emocją, może natomiast służyć wywołaniu silnego pobudzenia emocjonalnego.

Poszukiwania „profilu ryzykanta” wskazują, że osoby podejmujące ryzykowne zachowania mają pewne cechy wspólne, a są to: podzielność, zdolność do intensywnej koncentracji uwagi, skuteczne reagowanie na wiele współwystępujących bodźców, zapamiętywanie złożonego materiału, oryginalność, innowacyjność (Porczyńska, 2006, s. 151). Osoba poszukująca ryzykownych sytuacji potrafi sprawnie funkcjonować w sytuacji wysokiego obciążenia stymulacyjnego i nie jest ono źródłem lęku czy niepokoju. Badania G. Breivika (1998, s. 365) wskazują na istnienie pozytywnej korelacji pomiędzy skalą psychotyzmu H.J. Eysencka a skalą poszukiwania doznań M. Zuckermana oraz zaangażowaniem się w niebezpieczne sporty. Inne cechy wpływające na optymalne radzenie sobie z sytuacją ryzyka to niski poziom lęku jako cechy oraz twardość. Badania polarników, ratowników górskich, alpinistów wskazują, że osoby uzyskujące wysokie wyniki w skali twardości są bardziej odporne na stres zawodowy, w porównaniu z osobami o niskim natężeniu tej cechy (Glenc, 2006, s. 217).

Istotną rolę w „profilu ryzykanta” odgrywa również umiejscowienie kontroli. Osoby o wewnętrznym poczuciu kontroli mają poczucie wpływu na rzeczywi-

stość. Dzięki temu aktywnie poszukują rozwiązań i wierzą, że ich wysiłki doprowadzą do zamierzonego celu co powoduje, że zmniejsza się poczucie wysokiego poziomu ryzyka (por. Kofa, 1979, 2001; Lipowski, 2006; Makurat, 1992; Rotter, 1966; Tyszka, Domurat, 2004; Waysman, Schwarzwald, Solomon, 2002; Wojciszke, 2003).

Sportowcy uprawiający dyscypliny wysokiego ryzyka sami wprowadzają się systematycznie w sytuacje, w których ich zdrowie i życie zależą od ich własnej sprawności. Powodzenie lub niepowodzenie decyduje często o ich życiu lub śmierci. Nigdzie indziej własna sprawność nie odgrywa takiej roli. Właśnie tym osobom ekstremalne doznania dostarczają największej satysfakcji, bowiem ocena zagrożenia zależy wyłącznie od ich własnej kompetencji (Kurz, 1988; Piet, 1988). Osoby uprawiające wspinaczkę skałkową, górską, lotniarstwo, skoki spadochronowe itp. uważają, że sytuacje spotykane w życiu codziennym, w pracy lub w domu są często bardziej niebezpieczne od tych, które spotykają np. w górach czy w powietrzu. Powodem takiego stanowiska jest obawa przed błędami innych osób, których nie można skompensować własną sprawnością. Na trasie wspinaczkowej, podczas lotu można czuć się pewniej niż na autostradzie, ponieważ nie ma tam innych osób, które zachowują się nieprofesjonalnie. Podobnie na temat ryzyka wypowiadają się kaskaderzy (Piet, 1988). Zawodowi pływonurkowie mówią zaś, że nie chcieliby mieć w swojej ekipie ryzykanta, bo nie czuliby się bezpiecznie.

M. Apter (1994) twierdzi, że dopóty człowiek doznaje przyjemności, dopóki znajduje się w stanie motywacji skoncentrowanej na czynności. Natomiast gdy człowiek jest skoncentrowany na celu, robi wszystko, aby uniknąć ryzyka. Empirycznych dowodów na to twierdzenie jak dotychczas brak.

W potocznym rozumieniu ryzykowanie utożsamiane jest z odważnym lub śmiałym postępowaniem (Studenski, 2004b, s. 17).

Ryzykowanie rozumiane jest jako świadome oraz dobrowolne zachowanie się, które może narazić osobę ryzykującą na wypadek, przykrość, agresję, stratę. Ryzykowanie to podjęcie często trudnej decyzji i liczenie na powodzenie, np. znalezienie na bezchmurnej termicie komina termicznego^(s) podczas zawodów szybowcowych. Zdecydowanie częściej podczas ryzykowania myśli się o osiągnięciu pozytywnych efektów, czyli wygranej.

1.1.1. Motywacja do zachowań ryzykownych

W królestwie zwierząt obowiązuje zasada: sprawdź wszystko i wybierz to, co najlepsze, dlatego u zwierząt, a także i ludzi występują zachowania eksploracyjne. Tak naprawdę nie wiadomo, czym musi cechować się bodziec, aby wywołać takie zachowania. Być może to nie treść bodźca, ale jego nowość i intensywność.

ność skłaniają do poszukiwań i odkrywania nowej wiedzy. Wyniki badań wskazują, że związek między intensywnością eksploracji a stopniem nowości bodźca ma kształt odwróconej litery U (Pisula, 2006, s. 214). Aktywność eksploracyjna umożliwia zdobycie informacji o otoczeniu, ale wiąże się to z pewnymi kosztami. Dla zwierząt może być to np. spotkanie drapieżnika, dla podróżnika dżungla nie do przebycia, a dla pilota zbyt szybko rozbudowujące się chmury burzowe. Szansa na kolejne zachowanie eksploracyjne wymusza utrzymywanie eksploracji na takim poziomie, aby proporcja między oczekiwanymi zyskami a kosztami była jak najkorzystniejsza.

We współczesnej psychologii istnieją trzy stanowiska podejmujące próbę wyjaśnienia zachowań ryzykownych, które najczęściej są zachowaniami eksploracyjnymi (Goszczyńska i inni, 1986, 1991, 1992; Goszczyńska, 1997, 2004; Hanin 1989; Jessor, 1988; Juczyński i inni, 2007; Ogińska-Bulik, 2007; Studenski, 2006):

- 1) ryzykowanie pełni funkcję adaptacyjną,
- 2) ryzykowanie sprawia przyjemność,
- 3) ryzykowanie jest zachowaniem autodestrukcyjnym.

O ryzyku, które pełni funkcję adaptacyjną, pisał już C. Darwin (1887, 1999). W końcu każda mutacja czy aberracja chromosomalna jest swoistym ryzykiem, gdyż albo organizm przegra i zginie, albo wygra i będzie lepszy od innych organizmów. Ryzyko adaptacyjne jest podejmowane, ponieważ umożliwia znaczną redukcję czasu, pieniędzy, wysiłku.

W przypadku człowieka można powiedzieć, że gdy ryzykowanie pełni funkcję adaptacyjną, to urazy i wypadki są skutkiem popełnionych przez człowieka błędów wynikających z podejmowania ryzyka (Glenc, 2006; Hansen, 2001; Łuźniak, 2006; Studenski, 1996). Właściwie wszystkie osoby, które podejmują ten rodzaj ryzyka, nie chcą ponieść jakiegokolwiek straty. Dla nich motywacją jest potencjalny zysk. Oczekują nagrody. Typowe dla tego typu stanowiska jest ryzyko ekonomiczne (Falkowski, Tyszka, 2003; Krupa, 2002; Lipińska-Grobelny, Malinowka, 2008; Zaleskiewicz, 2005). Ludzie podejmują ryzyko w zadaniach łatwych i bardzo łatwych, a gdy istnieje możliwość utraty zdrowia, ryzyko jest podejmowane niechętnie. Mówimy wówczas o próbie wyjaśnienia tych zachowań jako zachowań adaptacyjnych (Próchniak, 2007; Studenski, 2004b). W opozycji stoją zachowania żołnierzy, którzy zdają sobie sprawę z zagrożeń zewnętrznych i pomimo możliwości utraty życia podejmują świadome ryzyko (Higbee, Brigham, 1972; Kalina, Kałużny, 2002; Vertzberger 1998). Jak pisze R. Studenski (2007, s. 197):

Konsekwencją przyjęcia założenia o adaptacyjności ryzykowania jest interpretacja wypadków i ich skutków jako zdarzeń niepożądanych i nieintencjonalnych, będących wynikiem błędów popełnionych w następstwie, między innymi niekompetencji i ignorancji lub przecięcia względnie nierealistycznego optymizmu w ocenie ryzyka i dostępnych zasobów radzenia sobie z ryzykiem.

Psychologia ewolucyjna traktuje ryzykowanie jako sygnał biologiczny, który dostarcza informacji o tym, że ryzykujący ma dobre geny. Niebezpieczne zachowania są zatem wabikiem mającym przyciągnąć partnerkę. Paw przyciąga swym wspaniałym ogonem samice, ale też przyciąga drapieżniki. Samice jednego z gatunków robaczek świętojańskich emitują błyski o charakterystycznej częstotliwości po to, aby przywabić samce. Jednak podobne błyski wysyła inny drapieżny gatunek świetlika, imitując błyski samic, po to, aby przywabić samce i je zjeść. Młodzi Masajowie w Kenii zgadzają się pełnić rolę „przynęty” podczas polowań na lwy. Zbliżają się oni do zwierzęcia, odwracając jego uwagę, po to, aby inni łowcy mogli bez problemu zaatakować ofiarę. Tam, gdzie nie dotarła cywilizacja podejmowanie ryzyka może być interpretowane w kontekście doboru płciowego. Ryzykowanie to reklama fizycznej sprawności i zdolności. Ryzykanci, tak samo jak i sportowcy, są atrakcyjnymi partnerami. Kobiety w krótkotrwałych związkach preferują mężczyzn podejmujących ryzyko niepraktyczne. Natomiast w długotrwałych związkach partner nie powinien podejmować ryzyka bezmyślnego i narażać rodzinę na straty. Dobrze, gdy podejmuje ryzyko w obronie bliskich.

R. Studenski (2004, s. 212) w swoich badaniach wykazał, że w ocenie kobiet mężczyźni skłonni do ryzyka są bardziej atrakcyjni niż mężczyźni ostrożni. Ryzykanci są dla kobiet pożądanymi panterami seksualnymi, ale tylko w związkach krótkoterminowych. Spostrzegana przez nie skłonność do ryzyka pełni prawdopodobnie rolę predykatora satysfakcji seksualnej. Z kolei pożądanymi panterami związków długoterminowych dla kobiet są umiarkowani ryzykanci.

Tabela 1. **Oceny przydatności do pełnienia roli partnera w związkach krótko- i długoterminowych**

Nazwa profesji	Przydatność w związku krótkoterminowym	Nazwa profesji	Przydatność w związku długoterminowym
ratownik górski	1 miejsce	architekt	1 miejsce
alpinista	2 miejsce	informatyk	2 miejsce
komandos	3 miejsce	ratownik górski	3 miejsce
marynarz łodzi podwodnej	4 miejsce	makler giełdowy	4 miejsce
pilot myśliwca	5 miejsce	notariusz	5 miejsce
korespondent wojenny	6 miejsce	alpinista	6 miejsce
hokeista	7 miejsce	księgowy	7 miejsce
siatkarz	8 miejsce	policjant	8 miejsce
lotniarz (pilot)	9 miejsce	aptekarz	9 miejsce

architekt	10 miejsce	komandos	10 miejsce
biegacz	11 miejsce	pilot myśliwca	11 miejsce
pilot balonowy	12 miejsce	lotniarz (pilot)	12 miejsce
policjant	13 miejsce	hokeista	13 miejsce
makler giełdowy	14 miejsce	botanik	14 miejsce
informatyk	15 miejsce	marynarz łodzi podwodnej	15 miejsce
księgowy	16 miejsce	górnik	16 miejsce
notariusz	17 miejsce	korespondent wojenny	17 miejsce
górnik	18 miejsce	pilot balonowy	18 miejsce
botanik	19 miejsce	biegacz	19 miejsce
aptekarz	20 miejsce	siatkarz	20 miejsce
chemik	21 miejsce	chemik	21 miejsce
szachista	22 miejsce	szachista	22 miejsce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Studenski 2004b, s. 203.

Jak uważa R. Studenski (2000, 2004c, 2004d), ryzykanci wydają się kobietom atrakcyjni nie tylko dlatego, że podejmują ryzyko, ale dlatego, że mają również inne wartościowe cechy, które korelują ze skłonnością do ryzykowania, a których efekty ujawniają się dzięki podejmowaniu ryzyka.

Ryzykiem, które sprawia przyjemność, zajmuje się m.in. T. Zaleskiewicz (2001, 2005, 2006) w swojej koncepcji ryzyka koniecznego i stymulacyjnego. Zarys tej koncepcji przedstawiono w rozdziale 1.1.4. Z kolei o ryzyku jako zapotrzebowaniu na silne wrażenia pisze M. Zuckerman w swojej koncepcji poszukiwania wrażeń. Krótka prezentacja tej teorii znajduje się w rozdziale 2.2.5. tej książki.

M. Larkin i M.D. Griffiths (2004) przeprowadzili badanie na grupie osób zażywających extasy oraz grupie skoczków bungee. Badanie miało odpowiedzieć na pytanie, jak ludzie oceniają i rozumieją związek pomiędzy ryzykiem, a przyjemnością. Okazało się, że rozpoczęcie działania związanego z podjęciem ryzyka może wymagać różnych strategii w celu przezwyciężenia obaw przed zaryzykowaniem. Te strategie to m.in. chwilowe wyrzeczenie się działania oraz podkreślanie znaczenia zdobywania wielu doświadczeń. Po drugie, rozpoczęcie działania może obejmować czasowe przerwanie danej czynności po jej rozpoczęciu. Z upływem czasu okazuje się, że działanie może być kontynuowane stosunkowo bezpiecznie, bowiem nie było urazu podczas skoku, „nic złego” się nie stało po zażyciu extasy. Następnie zaangażowanie w dane działanie staje się bardziej zracjonalizowane. Wiąże się to ze zdobywaniem coraz to nowych informacji o ryzyku, popieraniem pewnych praktyk radzenia sobie z nim i wyjaśnianiem wydarzeń w kategoriach

zbyt niskiego zaangażowania w dane działanie. W ten sposób można radzić sobie z krótkoterminowym ryzykiem i zaakceptować je jako element nieodłącznie związany z przeżywaną przyjemnością. Opisane wyżej strategie mogą być mniej skuteczne jako środek radzenia sobie z długoterminowym ryzykiem, szczególnie, jeśli ryzyko to jest nieznane. W tym przypadku radzenie sobie z ryzykiem może być związane z wewnętrznym przekonaniem do takiego rodzaju działania, które ma na celu dostarczenie sobie odczuć hedonicznych. Osoby, które akceptują możliwość długoterminowego ryzyka, racjonalizują swoje zaangażowanie, uznając je za rozkosz, błogość, zaspokojenie. W ten sposób przekonują siebie, że minimalizują ryzyko. Uczestnicy badania przedstawiają taki stosunek do ryzyka, który pozwala postrzegać ryzyko jako źródło przyjemności i satysfakcji, kulturowej tożsamości oraz społecznego uczestnictwa. Badane osoby twierdziły, że jest to dla nich sposób wyrażania sprzeciwu wobec konwencjonalnych ograniczeń. Podejmowanie ryzyka nie jest dla nich do końca czymś zwyczajnym, jest częścią transgresyjnej pokusy podejmowania ryzyka, ale jednocześnie jest ono hamowane poprzez próbę przyjęcia bezpiecznych form działania (Larkin, Griffiths, 2004).

Ryzykowanie jako zachowanie autodestrukcyjne można podzielić na trzy duże obszary: ryzyko samobójstw, nałogi i ryzyko konfliktu z prawem. Pierwszy dotyczy suicydologii (Gos, 2007; Hołyst, 2002; Pużyński, 2002, 2005). Ryzyko samobójstw wśród pilotów, zwłaszcza w czasie lotów bądź nauki latania jest wprawdzie niewielkie, ale tego typu wypadki zdarzają się również w Polsce¹. Drugi ogromny **obszar zachowań autodestrukcyjnych** to: używanie substancji psychoaktywnych (alkohol, narkotyki, nikotyna), ryzykowne zachowania seksualne (Hornowska, 2006; McDonald, Marszałł, Makarowski, Czarnowski, 2006; Marszałł, Makarowski, Hinc, Kłós, Czarnowski, 2008; Walker, 2001). Te wszystkie obszary w jakimś stopniu dotyczą też pilotów².

Powszechnie wiadomo, że osoby uzależnione od narkotyków podczas zwyczajnych, codziennych czynności odczuwają objawy anhedonii, czyli nieodczuwania przyjemności w sytuacjach, które są przyjemne³. Dysforia, niepokój i rozdrażnienie są typowe dla takiego stanu. Przy częstym przyjmowaniu narkotyków pobudzenie i efekt hedoniczny stają się zbyt intensywne, co skutkuje tym, że reakcje fizjologiczne przystosowują się do utrzymania stanu homeostazy. W wyniku zmiany progu satysfakcji stan wywoływany przez narkotyki jest mniej hedonicz-

¹ W 2002 autor jako instruktor szybowcowy szkolił młodego studenta, który (jak się okazało później) miał w przeszłości kilka prób samobójczych. Jedna z prób została podjęta także w czasie szkolenia lotniczego, ale na szczęście nie zakończyła się tragicznie.

² W 2002 r. podczas spotkania dyrektorów i prezesów aeroklubów regionalnych w Inowrocławiu dyrektor Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu dr Janusz Marek przeprowadził szkolenie dotyczące zażywania narkotyków przez pilotów sportowych. Szkolenie to było podyktowane faktem coraz częstszych przypadków podejmowania lotów przez pilotów sportowych pod wpływem alkoholu i narkotyków.

³ www.sjp.pl, 27.08.2009.

ny, a zespół abstynencyjny nasila się. Objawy anhedonii są wynikiem bezpośredniego, farmakologicznego oddziaływania narkotyków na układ dopaminowy. Aby zweryfikować przypuszczenie, że procesy nefarmakologiczne również mogą być przyczyną anhedonii, I. Franken i współpracownicy (2006) zbadali objawy anhedonii u spadochroniarzy. Skoki ze spadochronem wywołują nie tylko pobudzenie fizjologiczne, ale również bardzo silne doświadczenie hedoniczne. Autorzy ci opisują doświadczenia spadochroniarzy jako *naturalne odurzenie, podczas którego somatyczną ekscytację dopełnia uczucie przyjemności i rozbawienia* (Franken i inni, 2006, s. 298).

Głównym wnioskiem wynikającym z pracy I. Frankena jest stwierdzenie, że osoby badane, które podejmują czynność związaną z dużym ryzykiem (np. skoki ze spadochronem), wywołującą silne doznania hedoniczne, mają więcej objawów anhedonicznych niż osoby badane, które nie uprawiają ekstremalnego sportu i preferują mniej ryzykowne czynności, takie chociażby jak wioślarstwo. Wniosek ten stanowi poparcie dla tezy, że skoki ze spadochronem przypominają zachowania uzależniające. Częste doświadczenie naturalnego odurzenia może skutkować niższym punktem ustawienia hedonicznego, a to z kolei może być przyczyną zaostrzenia objawów anhedonii. Spadochroniarze narażeni są na nadmierne doświadczenia hedoniczne, co skutkuje zaniżeniem progu hedonicznego. Ze względu na obniżony próg hedoniczny spadochroniarzom mniej radości sprawiają normalne, codzienne, zwykłe czynności (Franken i inni, 2006).

Jednym z obszarów, w którym pojawiają się zachowania ryzykowne, jest sfera seksualna. Dlaczego niektórzy ludzie pomimo wiedzy o zagrożeniach decydują się na ryzykowne zachowania w tej sferze? Cele podejmowania aktywności seksualnej to: uzyskanie przyjemności, łączenie się w pary i pielęgnowanie intymności, potwierdzanie kobiecości i męskości, podtrzymywanie samooceny, zdobywanie władzy i dominacji, ale też wyrażanie wrogości (np. gwałty w czasie wojny), zmniejszanie lęku i napięcia, osiąganie korzyści materialnych (Grzelak, 2006). Podejmowanie ryzyka w sferze seksualnej może przybierać różne formy, np. współżycie bez użycia prezerwatywy, uprawianie seksu w miejscu publicznym lub przy możliwości bycia zauważonym przez osoby postronne, prowokowanie zajścia w ciąży przez kobietę lub mężczyznę, prowokowanie gwałtu, prowokowanie ryzyka zgonu⁴ (Rothspan, Read, 1996).

Jeszcze innym rodzajem ryzyka jest tzw. ryzyko antyspołeczne, które jest ujmowane na kontinuum od prospołeczności do antyspołeczności (Kelly 1985; Próchniak, 2007; Studenski, 2004b, Suchańska, 1988, Zuckerman, 1964, 1965, 1980). Ryzyko zachowania agresywnego często nazywa się ryzykiem antyspołecznym. W przypadku pilotów nie chodzi o łamanie prawa, które może skutkować wyrokiem w procesie karnym. Czasem pilot świadomie lub nieświadomie ryzykuje, chcąc uzyskać jak najlepsze miejsce w zawodach i zachowuje się antyspołecznie, np. dolatując do lotniska, nie

⁴ Przykładami tego typu zachowań są: apotemnofilia – dążenie do samookalectwania się, asfiksjofilia czyli potrzeba duszenia się i/lub bycia duszonym, stymulacja prądem i wiele innych.

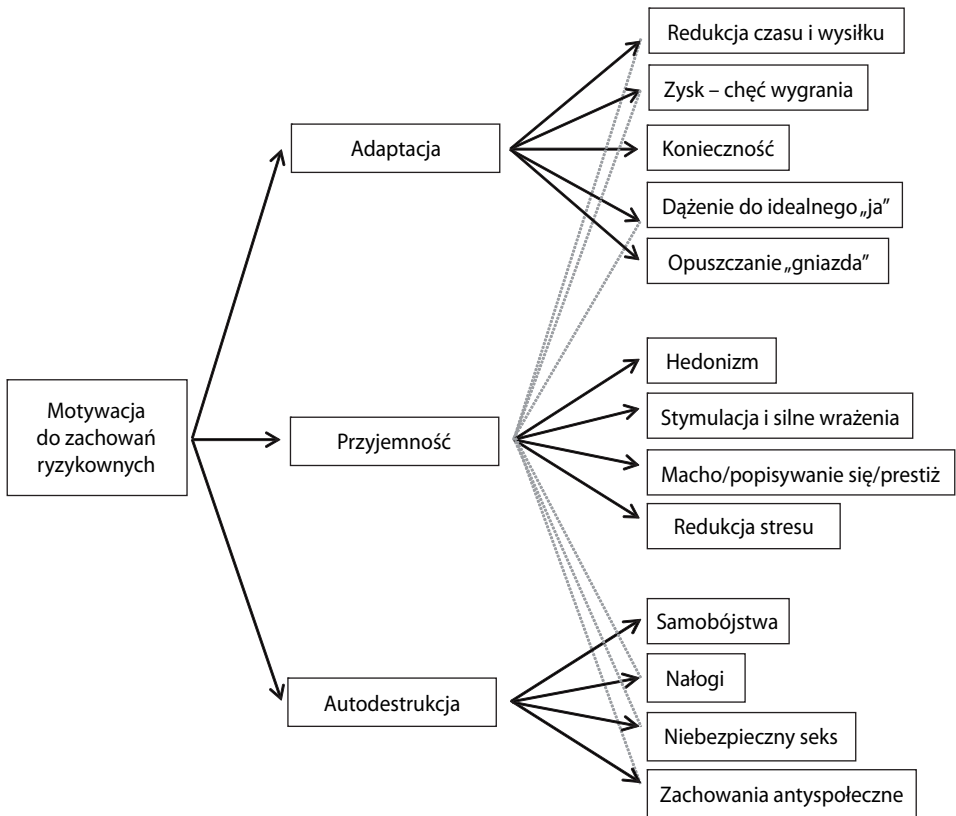
ustępuje pierwszeństwa lądowania innym zawodnikom, którzy zgodnie z przepisami je mają. Innym rodzajem ryzyka antyspołecznego jest brawura, czyli nierozważna zachwałość, zbędne narażanie się dla popisu. Ten swoisty narcyzm cechuje niektórych pilotów biorących udział w pokazach lotniczych. Dla szczególnych wyrazów uznania zachowują się w powietrzu zuchwale i często w takich sytuacjach powodują katastrofy lotnicze. W środowisku lotniczym istnieje nawet powiedzenie, że nie ma pilotów akrobacyjnych starych i brawurowych, są albo starzy, albo brawurowi. Osoby uprawiające sporty lotnicze są trochę podobne do przestępców, bowiem jednych i drugich „pociąga” ryzyko (Pastwa-Wojciechowska, 2004; Próchniak, 2005, 2007). Podobnie można powiedzieć, że pewnego rodzaju analogia zachodzi między prokuratorami a przestępcami. Prokuratorzy lubią „swoisty dreszczyk” emocji w czasie rozprawy sądowej, lubią zajmować się kryminalnymi zachowaniami innych osób. Być może różnica pomiędzy prospołecznym zachowaniem się prokuratora, a antyspołecznym zachowaniem się przestępcy jest tylko przypadkowym efektem socjalizacji. Może różnica pomiędzy prokuratorem, pilotem a złodziejem to tylko różnica w kategorii ryzyka, a nie w natężeniu ryzyka? A wszystkim wymienionym osobom sytuacje ryzykowne sprawiają przyjemność (Kamiński, 2006; Machel, 2008; Makarowski, 2006).

M. Gomá-i-Freixanet (2001, 2004) sprawdzał hipotezę mówiącą o istnieniu continuum od prospołeczności do antyspołeczności u osób podejmujących różnorodne zachowania ryzykowne. Pierwsze badania wykonywano na trzech grupach osób: strażakach podejmujących ryzyko i cechujących się zachowaniami prospołecznymi, więźniach jako reprezentantach osób podejmujących ryzyko i wykazujących zachowania antyspołeczne oraz na grupie kontrolnej studentów. Badania wykonywano w Barcelonie. Wszyscy badani byli mężczyznami. Grupę więźniów stanowiło 40 osób odbywających wyroki za przestępstwa przeciwko mieniu i przestępstwa przeciwko zdrowiu i życiu. Zastosowano hiszpańskie wersje kwestionariuszy EPQ (neurotyczność, ekstrawersja, psychotyzm) i Kwestionariusz Poszukiwania Wrażenia M. Zuckermana (opisany poniżej). Badania te zreplikowano, poddając ocenie szeroką kategorię osób podejmujących ryzyko w celach prospołecznych – od ratowników z Czerwonego Krzyża, kierowców karettek pogotowia, policjantów drogowych, pracowników ochrony, strażników więziennych, członków policyjnej ochrony osobistej i strażaków. Wyniki tych badań wskazują, że ludzie podejmujący fizycznie ryzykowną działalność o charakterze prospołecznym wiążącą się z zagrożeniem charakteryzują się niską pobudliwością oraz niską neurotycznością. Osoby te są ambiwertykami (nie są ani ekstrawertykami, ani introwertykami). Można powiedzieć, że są oni zrównoważeni emocjonalnie, lubią planować swoje działania, a nie działać w sposób impulsywny. Cechuje je samodyscyplina i przywiązanie do norm społecznych. Osoby poszukujące grozy i przygód podejmują fizycznie ryzykowną aktywność niezależnie od społecznych konsekwencji (Gomá-i-Freixanet, 2004, s. 215; Gasparski, 2004; Martha, 2009).

Podobne badania wykonywał P. Próchniak (2007, s. 95–108) próbując odpowiedzieć na pytanie, czy i ewentualnie jakie cechy osobowości różnią osoby podejmu-

jące ryzyko fizyczne, które można opisać na kontinuum od prospołeczności do anyspołeczności? Badani byli strażacy oraz więźniowie odbywający wyroki za narażenie zdrowia innych osób. Trzecią grupę stanowiło 44 spadochroniarzy, 13 lotników^(s), 7 szybowników, 3 paralotników^(s), których potraktowano jako jednorodną grupę pod nazwą: sportowcy ekstremalni. Uzyskane wyniki wskazują, że podobny poziom poszukiwania doznań występuje we wszystkich trzech badanych grupach. O ile cecha poszukiwania doznań determinuje pozytywny stosunek do ryzyka, o tyle tylko na jej podstawie nie można wnioskować o rodzaju podejmowanego ryzyka. Inny wniosek, jaki wynika z tych badań to stwierdzenie, że sportowcy ekstremalni najwyższą ceną sobie możliwość decydowania o własnym losie, kierowania sobą.

Rysunek 1. **Motywacja pilotów do zachowań ryzykownych**



Liniami przerywanymi zaznaczono, że motywacja do zachowań ryzykownych u osób uprawiających sporty lotnicze może mieć kilka różnych składników. Dla pilota, który uczestniczy w zawodach nawigacyjnych, podjęcie ryzykownej decyzji może wynikać z chęci zwycięstwa, z przyjemności samego lotu.

Źródło: Opracowanie własne.

Czasami pilot jest zmuszony zaryzykować z tzw. konieczności choćby w przypadku lądowania szybowcem czy na spadochronie w terenie przygodnym^(s) z powodu zmiany warunków atmosferycznych. Tutaj pojawia się problem własnej samooceny, obrazu siebie jako pilota, skoczka spadochronowego. Na ocenę „ja” realnego duży wpływ mają takie sytuacje i zachowania, w których pilot czy skoczek spadochronowy mają możliwość sprawdzenia swoich umiejętności. Te sytuacje często wiążą się z dużym natężeniem stymulacyjnym, a często i zagrożeniem. Kształtowanie się własnego „ja” realnego polega na spostrzeganiu siebie zawsze w relacji do otoczenia. Występujący tutaj element oceny często ma znak ujemny: *inni są lepsi ode mnie, inni mają lepszą pracę i więcej zarabiają, inni mają ładniejszych partnerów, są zdolniejsi, mają więcej szczęścia, inni lepiej bawią się w towarzystwie, moi bliscy spostrzegają mnie jako osobę śmieszna* etc. U osób bardziej wrażliwych, mniej odpornych może to wywołać nie tylko wewnętrzną negatywną ocenę, ale i wtórnie obniżyć poziom wykonania zadania, spowodować dezorganizację zachowania, czy wzmocnić poczucie porażki. Utrata wiary we własne siły (np. ostatnie miejsce w zawodach) powoduje lęk przed kolejnym niepowodzeniem, który może spowodować obniżenie oceny „ja” realnego, co z kolei wpływa na zwiększenie rozbieżności między „ja” realnym a „ja” idealnym. Duża rozbieżność między „ja” realnym a „ja” idealnym wywołuje silne napięcie emocjonalne i równocześnie stanowi źródło silnej stymulacji (Strelau, 1982, s. 85–89; Strelau, 1985, s. 413–417; Wojciszke, 2002, s. 136–142). Obniżanie tego napięcia, zmniejszenie różnicy między „ja” idealnym a „ja” realnym wywołuje silną motywację do działania.

Czasami to grupa powoduje, że subiektywna wartość ryzyka zmniejsza się i wówczas motywuje do działania. R. Studenski (2004, s. 49) podaje 4 alternatywne wyjaśnienia dla tej sytuacji:

1. Hipoteza zaznajomienia z sytuacją
Podczas dyskusji w grupie uzyskuje się informacje o ryzyku i sposobach radzenia sobie z nim. To powoduje, że początkowe sceptyczne podejście do ryzyka, które uważane jest za zbyt duże, po rozmowach staje się ryzykiem akceptowalnym.
2. Hipoteza przywództwa
Ryzykanci spostrzegani są często jako przywódcy. Jeśli mają oni dodatkowo zdolności interpersonalne, to grupa, uznając ich za przywódców, zgadza się na podjęcie ryzyka.
3. Hipoteza rozproszenia odpowiedzialności
Podejmowanie decyzji grupowych zwalnia członków grupy z całkowitej odpowiedzialności za skutki podjętej decyzji i sprzyja to podejmowaniu decyzji bardziej ryzykownych.
4. Hipoteza ryzyka jako wartości
W grupie uważa się, że umiarkowane ryzyko jest bardziej pożądane niż ostrożność.

R.L. Celsi opisuje przeobrażanie się odczuwania emocji od poszukiwania stymulacji poprzez intensywną przyjemność aż do doświadczenia *flow* (Celsi, Rose, Leigh, 1993). *Flow* jest to zjawisko doznania uniesienia (Csikszentmihalyi, Leferve, 1989; Csikszentmihalyi, 1992). Chodzi tu o stan pozbawionego refleksji (nad sobą), całkowitego pochłonięcia przez przebiegającą czynność. Taki stan dotyczyć może alpinisty, pilota czy fanatyka komputerowego, który na wiele godzin zapomina o realnym świecie. Również szachista czy tancerz może całkowicie się „odrealnić” i zapomnieć o wszystkim. Często piloci mówią, że latanie jest piękne właśnie dlatego, że w czasie lotu doznają tego uniesienia, upojenia i zapominają o wszystkim co pozostało na ziemi. W tym stanie nie ma problemów, myśli się o teraźniejszości lub o bardzo bliskiej przyszłości. Osiągnięcie tego upojenia, które jest podobne do odurzenia, często wymaga podjęcia zachowań ryzykownych. Inny przykład uniesienia występuje podczas lotów akrobacyjnych w samolotach i szybowcach, podczas niebezpiecznych ewolucji na lotni czy motolotni. Jest to tzw. *ilinx* (wir, zawrót głowy) sprawiający przyjemność podobnie jak w tańcu rytualnym lub jak w tańcu dzieci, które kręcą się w koło (Caillois, 1977).

Nic nie jest tak potężne i równocześnie tak czułe na najłżejsze dotknięcie, jak nowoczesny samolot (...). Umiejętne opanowanie potęgi tkwiącej w maszynie jest celem dającym uczucie doskonałości. Co więcej, u lotnika rośnie poczucie mocy przez utożsamianie się ze swoim samolotem, który wydaje się być częścią jego istoty (...). To, że lotnikowi dane jest ujarzmić przestworza i opanować potężną maszynę, ma w sobie urok pozwalający przeciętnemu młodemu człowiekowi naszych czasów na pełne wzruszeń zadowolenia (Grinker, Spiegel, 1945 w tłumaczeniu Błoszczyński, 1977, s. 185).

Należy dodać, że regulacji procesów emocjonalnych tradycyjnie przypisuje się orientację hedonistyczną (Wegener, Petty, 1994; Wegener, Petty, Smith, 1995). Oznacza to, że człowiek dąży do stanów (celów), które są dla niego korzystne. Człowiek zatem podejmuje działania, aby przeciwdziałać emocjom negatywnym i podtrzymywać lub nawet intensyfikować emocje pozytywne. Ludzie jednak nie zawsze unikają przykrych wydarzeń (Próchniak, 2007). Czasami odnajdują coś atrakcyjnego w tragicznych, a nawet przygnębiających wydarzeniach. Ludzie lubią się bać i dlatego wykonują skoki na bungee lub ze spadochronem, oglądają horrory i kryminały. Psycholog, dr Aleksandra Peplińska, która była uczestnikiem pierwszej misji wojskowej w Iraku w 2003 r. wspominała, że żołnierze amerykańscy robili wiele zdjęć osobom poległym, których ciała były w okrutny sposób zmasakrowane.

(...) człowiek (...) lubi, kiedy go straszą, kiedy demonstrują mu rzeczy potworne, kiedy przedstawiają mu cierpienie, ból i inne negatywne uczucia (Reykowski, 1974, s. 197).

Po tragicznej śmierci pilota M.Ż. w 1995 r. na pokazach lotniczych w Lisich Kątach, kierownik tych pokazów powiedział:

Podczas pokazów lotniczych pilot chce się pokazać z jak najlepszej strony, chce przelecieć jak najniżej, chce wykonać najbardziej trudne i skomplikowane figury akrobacyjne, któ-

rych laik i tak nigdy nie doceni. Niektórzy ludzie przychodzą na pokazy licząc na to, że staną się świadkami katastrofy i dla nich udane pokazy są wtedy, gdy ktoś zginie.

Jakie mogą być przyczyny takiego zachowania?

- obserwacja tragedii innych rodzi wprawdzie negatywne emocje, ale zarazem dostarcza przyjemnego poczucia, że sytuacja obserwowanego jest względnie dobra;
- oglądając horrory, tragedie innych, „zaszczepiamy się” na wypadek konieczności poradzenia sobie w przyszłości z jeszcze silniejszymi negatywnymi emocjami;
- wzbudzenie w sobie od czasu do czasu emocji negatywnych powoduje, że bardziej doceniany jest brak emocji i emocje pozytywne;
- człowiek może dążyć do przyjemnego stanu ulgi, wynikającego z nagłego ustąpienia emocji;
- doświadczanie emocji negatywnych może być ucieczką od samoświadomości;
- istnieje norma kulturowa mówiąca, że człowiek czasem powinien czuć się źle, a ciągłe przeżywanie szczęścia jest kuszeniem losu;
- u wielu osób istnieje przekonanie, że powinna istnieć równowaga pomiędzy radością a powagą lub smutkiem. Jeśli w sposób kontrolowany wzbudzamy w sobie powagę to w przyszłości pojawi się subiektywnie więcej emocji pozytywnych;
- wzbudzanie w sobie emocji negatywnych zwiększa poczucie realności (Jasielska, 2005).

A. Jasielska (2005) twierdzi, że tego typu sposoby regulacji emocji istnieją w fascynującym obszarze naukowym, który można nazwać „poza zasadą przyjemności”.

Myszę, że uprawianie alpinizmu zaspokaja szczególną potrzebę zajrzenia poza granicę śmierci, zachowując życie... (Ryn Z. za: Chmielweska-Łuczak, Szpulat, 2002, s. 51).

Coś w tym jest, że młody pilot, skoczek spadochronowy czy alpinista mają potrzebę podjęcia wyzwania po to, aby się uwolnić od lęku śmierci. Cytowany powyżej Z. Ryn, badając alpinistów, sklasyfikował ich według natężenia skłonności do przekraczania granicy niebezpieczeństwa w górach, co zwiększało zagrożenie śmiercią. Po 20 latach okazało się, że pierwszych dziesięciu alpinistów z tej listy zginęło właśnie w takiej kolejności, w jakiej zostali sklasyfikowani przez Z. Ryna (za: Chmielweska-Łuczak, Szpulat, 2002, s. 51).

1.1.1.1. Archetyp pilota

Rola nieświadomości w psychologii została podkreślona przez Sigmunda Freuda, a jednym z pierwszych badaczy tej przestrzeni psychicznej był Carl Gustav Jung, jego uczeń i przyjaciel. Był on nie tylko psychologiem i psychiatrą, ale też swego rodzaju archeologiem psychiki, gdyż w nieświadomości doszukiwał się głęboko zakorzenionych, pierwotnych struktur psychicznych. Owocem jego poszukiwań była psychologia analityczna, a wraz z nią teoria archetypów.

Archetyp, choć nierozłącznie kojarzony z Jungiem – podobnie jak wiele innych doniosłych koncepcji – wywodzi się ze źródeł antycznych. W tym wypadku podwaliny myśli jungowskiej leżą w platońskiej ontologii. Dla Platona idee były prawdziwymi wiecznymi bytami, rzeczywistość materialna zaś ich odbiciem. Istnieje jeden, idealny prototypowy obiekt, który znajduje swoje niedoskonałe „migotliwe” odzwierciedlenie w rzeczywistości. Podobnie funkcjonuje archetyp w ujęciu jungowskim. Istnieje kolektywna (zbiorowa) nieświadomość lub też obiektywna dusza będąca dziedzictwem duchowego rozwoju ludzkości (Jung, 1976, s. 20–21). Jej podstawowym elementem jest właśnie archetyp, będący praobrazem znaczeń psychologicznych i wartości kulturowych, przekazywanym pokoleniowo wzorcem zachowania, odczuwania, myślenia i działania (Pajor, 2004). Archetyp organizuje treść i sposób wyrażania podstawowych ról, takich jak: ojciec, matka, kobieta, mężczyzna etc. (Dudek, 2006, s.140). Jest także zbiorem typowych dla życiowego cyklu doświadczeń: eksplorowanie świata, dorastanie, inicjacja, narzeczeństwo, przyjmowanie ról społecznych, walka, przemijanie (Stevens, 1982, s. 40). Struktura archetypu jest bipolarna. Ma on zarówno jasną, jak i ciemną stronę, konstruktywną i destrukcyjną psychicznie i moralnie. Językiem archetypu, jego manifestacją w rzeczywistości jest symbol, który wyłania się z nieświadomości. Tak więc sny, sztuka oraz literatura, a szczególnie mity, legendy i baśnie są archetypowymi przedstawieniami fundamentalnych doświadczeń rodzaju ludzkiego, natomiast ich bohaterowie, np. bogowie – metaforą archetypowych zachowań. Ich treść wyraża się przede wszystkim przy pomocy językowej przenośni. Można powiedzieć, że archetypy to zbiory prastarej wiedzy o najgłębszych związkach pomiędzy Bogiem, ludźmi i kosmosem (Jacobi, 1940).

Czy istnieje więc w ludzkiej świadomości jeden prądawny wzór, obraz, maska, za pomocą których można wyrazić tak złożone zjawisko, jakim jest ryzyko? Owszem. Jest nim *The Gambler vel Daredevil* czyli *Hazardzista*, zwany też *Graczem*. Archetyp Hazardzisty towarzyszy nam od zawsze, choć wymyka się jednoznacznej klasyfikacji. W języku angielskim istnieje również słowo *hazardous* oznaczające niebezpieczeństwo, co niewątpliwie oddaje naturę gier hazardowych. Jak pisze P. Bernstein (1997) hazard, będący esencją ryzyka, zawsze pociągał człowieka, ponieważ jest niczym innym, jak stawaniem do otwartej walki z własnym przeznaczeniem. Archetyp Hazardzisty jest więc odpowiedzią na jeden z odwiecznych ludzkich dylematów, czy człowiek posiada wolną wolę, czy sam kształtuje własne przeznaczenie, czy może jest jedynie marionetką bogów i los jego jest z góry przesądzony? Fiodor Dostojewski, autor *Gracza*, powieści o losach hazardzisty, sam będąc hazardzistą, przyznawał, że początkowo celem gry były dlań pieniądze, jednak koniec końców wszystko sprowadziło się do przeciwstawienia się losowi.

O, mam przecucie, i nie może być inaczej! Mam teraz piętnaście luidorów, a zaczynam z piętnastoma guldenami! Jeżeli zacząć ostrożnie... I czyżbym doprawdy był takim dzieciakiem! Czy nie rozumiem, że jestem człowiekiem zgubionym? Ale – dlaczego nie

mógłbym się odrodzić? Tak! Wystarczy tylko raz w życiu być uważnym i cierpliwym – ot i wszystko. Wystarczy tylko chociaż raz – okazać charakter, i w ciągu godziny mogę odmienić swój los! (Dostojewski, 1964, s. 71).

Innym, anglojęzycznym synonimem słowa *Gambler* jest *Daredevil*, którego ubogim polskim odpowiednikiem jest słowo „śmieciek”. *Daredevil* składa się ze słów *Dare* i *Devil*. Pierwsze, jest źródłosłowem wspomnianego już na początku ryzyka i oznacza odważyć się, w tym znaczeniu ryzyko jest raczej wyborem niż przeznaczeniem czy też koniecznością. Jeszcze bardziej wymowna jest druga ze składowych – *Devil* – czyli diabeł, szatan, a więc biblijna postać symbolizująca otwarty sprzeciw wobec woli Boga. Hazardzista przemawia w nas za każdym razem, kiedy nadarza się okazja do sprawdzenia własnych możliwości, tego, jak daleko jesteśmy w stanie się posunąć i jak wiele zaryzykować by przekroczyć własne granice.

C. Pearson wiąże ideę archetypów z podróżą czekającą wszystkich ludzi. Jest to podróż bohatera, który pokonuje wszelkie zło i uwalnia własny naród od śmierci i zniszczenia (Pajor, 1992, s. 93). C. Pearson rozszerza ideę bohatera do ścieżki życia każdego człowieka podzielonej na stadia oraz sześć ról pomocnych w procesie rozwoju. Są to archetypy Niewinnego, Sieroty, Męczennika, Wędrowca, Wojownika oraz Maga. Każdy z nich zawiera inną wizję świata oraz wiąże się z różnymi celami i teoriami dotyczącymi sensu życia. Człowiek odbywa wyprawę po siebie, i w tym celu przechodzi wszystkie fazy rozwoju związane z dominacją któregoś z archetypów. Mogą one ze sobą współistnieć, gdyż różne postawy symboliczne mogą się uaktywniać w różnych obszarach życia. Rozwój jest rozumiany jako cykl, więc ukończenie jednego ze stadiów powoduje nie tylko przejście do następnego, ale i obcowanie z dotychczasową postacią symboliczną na głębszym poziomie zrozumienia (Pearson, 1995). Celem podróży jest pełnia życia, osiągnięcie zrozumienia samego siebie i innych oraz poczucie szczęścia. Niepodjęcie wędrówki i zatrzymanie się na odgrywaniu ról określonych przez społeczeństwo oznacza stagnację, alienację i pustkę wewnętrzną. Człowiek zostaje bohaterem poprzez osiągnięcie wewnętrznej integralności oraz stawanie się coraz bardziej sobą w każdym okresie rozwoju.

Archetypem najbardziej zbliżonym do idei podróżowania rzeczywistego oraz zadań związanych z byciem pilotem jest Wędrowiec. Widoczny jest on w bajkach o rycerzach, kowbojach i odkrywca, którzy w pewnym momencie samotnie wyruszają w świat w poszukiwaniu nieznanego. Zadaniem do wykonania jest tu odkrycie siebie w oderwaniu od innych oraz rozwiązanie konfliktu między niezależnością a przystosowaniem. W ten sposób zapoczątkowują życie na nowym poziomie oraz odkrywają, że jest ono przygodą (Pearson, 1995, s. 102). Największą obawą przyporządkowaną temu archetypowi jest strach przed konformizmem. Osoby będące pod wpływem Wędrowcy mimo groźby samotności i izolacji gotowe są podjąć ryzyko, aby osiągnąć niezależność, samodzielność, wolność oraz odnaleźć własną tożsamość. Poprzez rozwiązanie dylematu połączenia potrzeby przekraczania własnych ograniczeń z chęcią podobania się i dopasowania do oto-

czenia osiągają one wiedzę o tym, kim naprawdę są, połączoną z zaufaniem do siebie i własnej wiedzy. Według C. Pearsona każdy człowiek w przeciągu życia konfrontuje się z potrzebą takiej wędrówki, nawet jeśli bardzo tej potrzeby do siebie nie dopuszcza.

Paradoksalnie, wszystkie działania, które podejmujemy, aby uniknąć naszych podróży, mogą się okazać częścią tej podróży (Pearson, 1995, s. 114).

Istotne jest też budowanie własnych granic, niezbędne do określenia różnic między jednostką a innymi osobami. Granice służą również do odkrycia własnego powołania, gdyż częścią ludzkiego życia jest tworzenie i odkrywanie rzeczy wcześniej nieznanych (Pearson, 1995, s. 132). Dlatego też Wędrowiec poszukiwać będzie zarówno rejonów świata, w których jeszcze nie był, jak i sposobu na pokonanie grawitacji i wzniesienia się w powietrze.

Specyficzną formą podróży jest latanie i przemierzanie drogą powietrzną coraz większych odległości. Wzniesienie się w powietrze i przewyciężenie siły ciężkości stanowiło jedno z odwiecznych pragnień człowieka. Już starożytne opowieści mówią o chęci wzbicia się w przestworza, bardzo często związanej z wolnością oraz władzą (Niccoli, 2007). Ptaki stawały się symbolami takich atrybutów. Jastrząb w mitach oznaczał ptaka Słońca, wiatru, chmur oraz burzy, a w starożytnym Egipcie utożsamiany był z długowiecznością, duszą i potęgą, zaś w biblijnej *Księdze Hioba* personifikował mądrość Boga. Orzeł zaś stał się symbolem niebios, początku, długowieczności, nieśmiertelności, wniebowstąpienia, a wg *Apokalipsy św. Jana* głóścicielem końca świata⁵.

O ludzkim pragnieniu wzniesienia się człowieka w powietrze opowiada grecki mit o Dedalu i Ikarze. Dedal stworzył z piór i wosku skrzydła na kształt ptasich, aby móc powrócić do ukochanej ojczyzny. Lot wzbudził w nim poczucie wolności i wielkości poprzez spełnienie marzenia i pokonanie żywiołu.

Azaliż nie jestem równy bogom? – myślał upojony zwycięstwem (Markowska, 1973, s. 245).

Droga do wolności obarczona była bardzo dużym ryzykiem, a sam lot zakończył się tragicznie.

Przez wiele stuleci wiązano umiejętność latania z siłami nadprzyrodzonymi. Zwłaszcza w średniowieczu, każdy „podejrzewany o konszachty z diabłem” wznosił się w powietrze przy pomocy miotły, koguta, dywanu, kościelnych wrót czy żaglowca. Dopiero Leonardo da Vinci, który jako pierwszy zajął się lataniem od strony naukowej, wyszedł poza koncepcję naśladowania lotu ptaków. Jego projekty dotyczące zastosowania skrzydła stałego oraz potrzeby zwielokrotnienia siły potrzebnej do utrzymania się w powietrzu sprawiły, iż do dziś wielu uważa go za duchowego ojca lotnictwa (Niccoli, 2007).

⁵ <http://www.slownik-online.pl>, 05.11.2009.

Antropolog J. Clifford definiuje podróż jako określenie różnych mniej lub bardziej dobrowolnych praktyk opuszczania domu, aby udać się do jakiegoś odmiennego miejsca. Takie przemieszczanie może mieć cel materialny, duchowy lub naukowy (Clifford za: Podemski, 2004, s. 1).

J. Szczepański w swoim eseju *Podróż* wiąże podróż z wymiarem i percepcją czasu. Ma to być rozprawa z czasem, włączenie innego jego aspektu w obręb życia osoby przemieszczającej się. Podróż przenosi w inność:

(...) natęży inność brutalnie i pokazuje ją ostro. (...) Jesteś tu inny, obcy, nie czujesz się w pełni sobą, jesteś wyrwany ze swoich zwykłych ram, musisz się przystosować tak, jak u siebie musiałbyś to czynić po wielu latach nieobecności. Wtedy możesz sobie uświadomić, że istotą czasu i jego rzeczywistym upływem jest natężenie inności między wcześniej i później (Szczepański, 1988, s. 109).

Podróże związane są z przemieszczaniem się nie tylko konkretnej fizycznej osoby, ale i jej całego systemu wartości oraz przekonań wyniesionych z otoczenia. Proces zmiany kulturowej wynikającej z łączenia kultury rodzimej z tą, z którą człowiek styka się poprzez podróż, nazywany jest akulturacją. Akulturacja ma wiele wymiarów i związana jest z płaszczyznami zmian: fizycznych, biologicznych, kulturowych, społecznych i psychologicznych (Szopski, 2005). Zmiana psychologiczna wiąże się z procesem tworzenia się i wzbogacania własnej tożsamości. Proces akulturacji w nierozzerwalny sposób łączy się z komunikacją, zarówno werbalną, jak i niewerbalną. Dla pilota jest to także komunikacja z maszyną, jak również rozumienie i wykorzystanie zjawisk meteorologicznych. Ważna jest synteza, umiejętność wzbogacania starego o nowe.

Głos w sprawie podróży zabrał także L. Kołakowski w swoim eseju *O podróżach*. Określił w nim podróż jako cel sam w sobie, nieprzyporządkowany aktywności, która w inny sposób po prostu nie mogłaby być zrealizowana. Głównym motywem szukania nieznanego jest według niego ciekawość, rozumiana jako potrzeba bezinteresownego badania otoczenia (Kołakowski, 2004, s. 45). Podróż związana jest z odkrywaniem, gdyż spotkanie z czymś do tej pory nieznanym jest doświadczeniem nowości, ważniejszym od zdobywania niedostępnej wcześniej wiedzy. Potrzeba spotkania z nowością jest zaś połączona ze sposobem przeżywania czasu, gdyż daje pożądane człowiekowi poczucie bycia u początku, gdy świat jest dla niego otwarty i właśnie się zaczyna. Ten proces przeciwstawiony jest innej typowo ludzkiej tendencji: poszukiwaniu trwałości i poczucia bezpieczeństwa w stałości i niezmienności, trwania w tym, co oswojone i znane. Obie te potrzeby mimo pozornej sprzeczności dopełniają się i tworzą pełnię ludzkiego życia. L. Kołakowski zwraca uwagę na jeszcze jedną kwestię połączoną z instynktem ciekawości: otóż sama chęć poszukiwania nieznanego związana jest z przeświadczeniem, że świat, w którym przebywamy, jest czegoś wart, a ochota do podróżowania łączy się z docenieniem tego, co pragniemy doświadczyć.

Archetypowi pilota odpowiada Wędrowiec, który, będąc w drodze do celu, już planuje następną podróż. Gdy dotrze, często nie umie cieszyć się tymi szczęśliwymi chwilami, bowiem to podróż sama w sobie jest celem, o czym podróżnik często nawet nie wie. Pomimo zmęczenia podróżą – lotem, mentalnie jest na nowej drodze, w nowych miejscach. Czy cel zostanie osiągnięty? – nigdy nie wiadomo, a to znaczy, że każda podróż, każdy lot, każdy skok ze spadochronem to ryzyko.

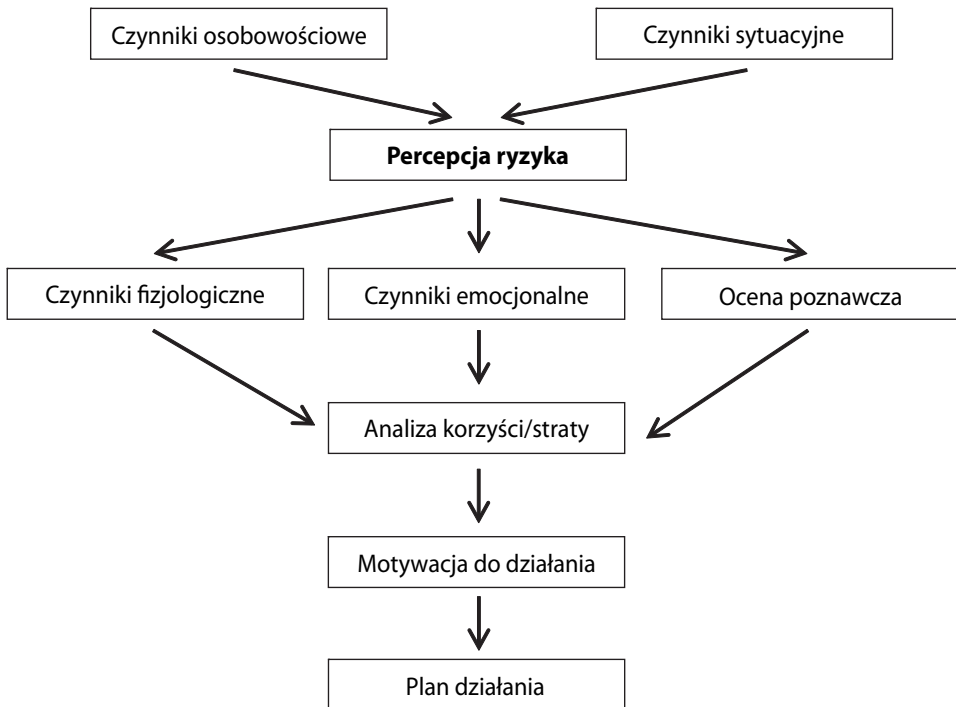
1.1.2. Psychologiczny model percepcji ryzyka Trimpopa

Jak wcześniej wspomniano, ryzyko najczęściej utożsamiane jest ze stratą lub zyskiem, przy czym ludzie przypisują niejednakową wagę stracie lub zyskowi (np. znalezienie i zgubienie 2000 zł). Mówi o tym teoria perspektywy D. Kahnemana i A. Tversky'ego (1979, 1986). Ale na ocenę ryzyka wpływa przede wszystkim kontekst sytuacyjny i charakterystyka psychologiczna osoby, która jest uwikłana w sytuację ryzyka.

R. Trimpop (1994, 1999) zaproponował model, w którym założył, że percepcja ryzyka jest wypadkową wpływu osobowości i oceny poznawczej oraz oceny emocjonalnej. Według tego autora ocena ryzyka nie polega tylko na suchej kalkulacji zysków i strat, ale wpływ na tę ocenę mają subiektywne odczucia fizjologiczne i emocjonalne. Jeśli pilot szybowcowy uzna, że dolot do lotniska jest wątpliwy, bo tak wynika z obliczeń (np. z krążka McCready'ego^(s)), to powinien jak najszybciej wybrać pole do lądowania i bezpiecznie wylądować. Niestety, często tak się nie dzieje, bo poza czystą kalkulacją zysków i strat decydują również emocje, np.: *muszę być najlepszy, na lotnisku wieczorem będzie ognisko, umówiłem się na ważne spotkanie*. Niekiedy pilot kontynuuje lot w sytuacjach dużego zagrożenia, lekceważąc lub nie doceniając ryzyka, np.: przy nagłych załamaniach pogody, silnym wietrze, nadchodzącym zmroku. Czasami wbrew ekonomii lotu pilot szybowcowy ląduje przed czasem, który sobie wyznaczył. Przyczyną są często powody zdrowotne, np. nudności, ból głowy, wychłodzenie organizmu, zmęczenie, znużenie lotem lub potrzeby fizjologiczne, szczególnie wtedy, gdy lot trwa 5 lub więcej godzin.

Inne czynniki, które wpływają na percepcję ryzyka to ocena poznawcza, jakiej dokonuje pilot czy skoczek spadochronowy. Składają się na nią: wykształcenie, posiadane umiejętności, pamięć niedawnych doświadczeń, umiejętność wyciągania wniosków z doświadczenia innych.

Dopiero te wszystkie komponenty spostrzeganego ryzyka decydują o analizie korzyści lub straty. Analiza ta motywuje do podjęcia działania, robienia planów, zakładania strategii etc. (Zaleskiewicz, 2006, s. 115–116; Mądrycki, 2002).

Rysunek 2. **Psychologiczny model percepcji ryzyka R. Trimppa**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Zaleśkiewicz, 2006, s. 115.

1.1.3. Model wyboru ryzyka Atkinsona

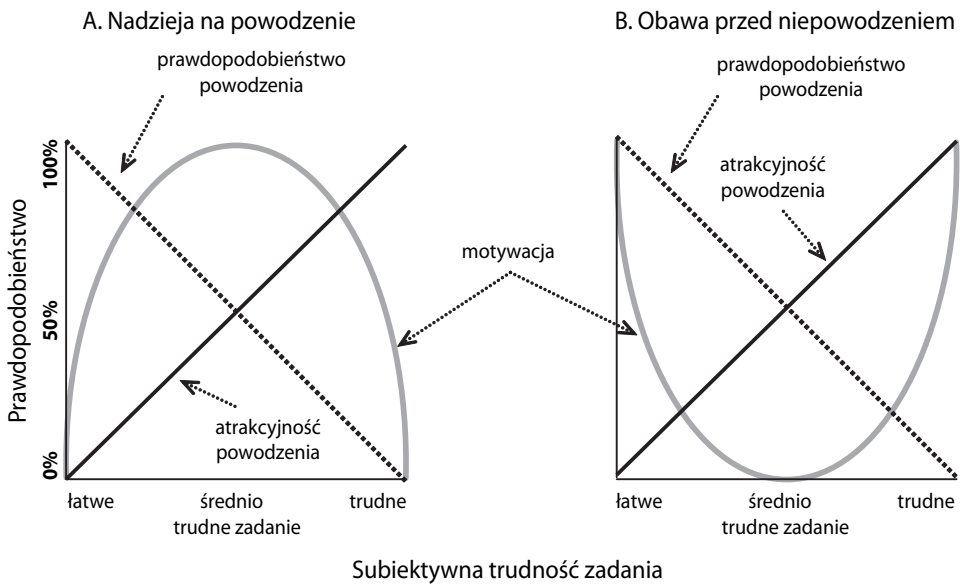
J. Atkinson (1957, 1958) przedstawił aktualną do tej pory koncepcję zwaną modelem wyboru ryzyka.

Załóżmy, że pilot ma do wyboru zadanie o różnym stopniu trudności. Zadanie trudne to np.: lot w trudnych warunkach atmosferycznych^(s) po krzywiźnie elipsy, lot szybowcem po trasie trójkąta 500 km (patrz odznaki szybowcowe^(s)). Natomiast zadanie łatwe to np. lot termiczny^(s) wokół lotniska. To czy pilot upora się z zadaniem, zależy od jego poziomu aspiracji.

Już dawno temu udowodniono, że doznanie powodzenia lub niepowodzenia nie zależy bezpośrednio od wykonanego zadania, nie zależy od uzyskanego wyniku, lecz od wyznaczonego wcześniej poziomu aspiracji. Jeśli określony przez pilota poziom aspiracji zostanie osiągnięty lub przekroczony, to pilot dozna uczucia powodzenia, będzie z siebie zadowolony. Jeśli wyznaczony przez pilota poziom aspiracji nie zostanie osiągnięty, wówczas pojawi się poczucie porażki. Pilot będzie z siebie niezadowolony, bowiem nie osiągnął powodzenia.

J. Atkinson (1957) założył, że ludzie kierują się prawdopodobieństwem osiągnięcia wyznaczonego celu. Gdy to prawdopodobieństwo zbliża się do 100% pewności, to zadanie jest bardzo łatwe. Można powiedzieć, że im cel jest mniej ambitny, tym zadanie jest łatwiejsze. Gdyby ludzie kierowali się tylko prawdopodobieństwem osiągnięcia celu, wybieraliby zawsze zadania bardzo łatwe. Tak się jednak nie dzieje, ponieważ zadania łatwe są nieatrakcyjne. Siła atrakcyjności określonego zadania wzrasta tym bardziej, im trudniejsze jest zadanie. Wyznaczenie celu zależy zarówno od prawdopodobieństwa powodzenia, jak i od jego atrakcyjności (model: oczekiwanie \times wartość). Na rysunku 3 A przedstawiono tę zależność. Zadanie krańcowo trudne ma bardzo niskie prawdopodobieństwo spełnienia, ale za to jest wyjątkowo atrakcyjne. I odwrotnie, zadanie skrajnie łatwe można wykonać ze 100% pewnością, ale jego atrakcyjność jest równa zero.

Rysunek 3. **Krzywa motywacji dążącej do osiągnięcia sukcesu w modelu wyboru ryzyka**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rheinberg, 2006, s. 73.

Trudność zadania jest oczywiście wielkością subiektywną. To, co dla „mistrza” jest łatwe, dla ucznia-pilota jest nieosiągalne. Na rysunku 3A przedstawiono krzywą motywacji, która ma kształt odwróconej litery U. Te krzywe motywacji dla każdej osoby wyglądają podobnie, ale nie są takie same, bowiem to subiektywna ocena własnej sprawności decyduje o ich kształcie.

Model wyboru ryzyka ukierunkowanego na sukces wskazuje, że ludzie najczęściej wybierają zadania średnio trudne, a dokładniej – często podejmują ryzyko

niewiele większe niż 50% i akceptują 30–40% prawdopodobieństwo powodzenia. Jak uważa F. Rheinberg (2006, s. 76) działa tutaj „rabat nadziei”, który osobom mającym nadzieję na powodzenie każe się spodziewać, że w trakcie wykonywania zadania jeszcze zwiększą swoją sprawność.

Krzywa motywacji w kształcie odwróconej litery U występuje wtedy, gdy zadanie jest ukierunkowane na sukces. Ale bywają również zadania, które u niektórych osób ukierunkowane są na porażkę. Osoby te nie wierzą w swój sukces i obawiają się niepowodzenia – rys. 3B. Można się spodziewać, że osoby takie będą działać defensywnie. Najpewniejszym działaniem będzie unikanie sytuacji z góry skazanych według nich na porażkę. J. Atkinson twierdzi, że w sytuacjach wymagających decyzji, których nie da się uniknąć, u osób motywowanych lękiem przed niepowodzeniem wykres motywacji przyjmuje kształt litery U. Okazało się, że największym lękiem napawają te osoby zadania średnio trudne, których to osoby „motywowane niepowodzeniem” unikają szczególnie. Atrakcyjne dla tych osób są zadania bardzo łatwe. Już samo odwrócenie od siebie czegoś negatywnego jest uznawane jako element pozytywny. Interesujące jest również to, że osoby te w niewielkim stopniu czują się zagrożone przy zadaniach krańcowo trudnych.

N. Feather (1961) badał jak długo osoba pozostaje przy swoim zadaniu, jeśli doznaje niepowodzenia oraz kiedy rezygnuje z zadania i zaczyna nowe. Okazało się, że tam gdzie zadanie przedstawiono jako łatwe, 75% badanych mających nadzieję na powodzenie trwało przy nim, pomimo tego, że otrzymywało informacje (fikcyjne) o niepowodzeniu. Kiedy zaś przedstawiono badanym na samym początku informację, że zadanie jest trudne, to tylko 23% osób pozostawało przy tym zadaniu, a 77% osób przechodziło do alternatywnego zadania.

Problem trudności zadań sygnalizowany był w 2009 r. w czasie rozmowy autora z kierownikiem sportowym Szybowcowych Mistrzostw Polski klasy 18m i światowej, Jerzym Mierkiewiczem. Twierdził on, że istnieje pewna grupa zawodników, którzy pod koniec zawodów szybowcowych rezygnują ze startu w ostatnich konkurencjach. Są to zawodnicy, którzy nie zajmują czołowych miejsc w tabeli. Decyzje tych zawodników są zgodne z teorią ryzyka, ponieważ zdobycie medalu tym momencie jest równe zeru, następuje przejście z motywu powodzenia do motywu niepowodzenia. W tym momencie zawodów nie ma już możliwości wyboru zadania bardzo łatwego albo bardzo trudnego, część zawodników wybiera więc trzecie wyjście – rezygnację z zawodów i zajęcie w końcowej klasyfikacji ostatniego miejsca. Jak pisze F. Rheinberg (2006, s. 77):

(...) sytuowanie się w skrajnych sferach skali trudności dało się obserwować, najczęściej tam, gdzie chodziło o sukcesy znaczące i bliskie własnego „ja”⁶(...).

⁶ „Ja” (...) obejmuje własne ciało (oraz jego obraz i ocenę); wiedzę o sobie (czyli strukturę ja); tożsamość (która nadaje poczucie ciągłości ja w czasie i zmieniających się sytuacjach oraz odróżnia nas od innych), a także zdolność i skłonność dokonywania wyborów, działań celowych i samoregulacji (Wojciszke, 2002, s. 136).

1.1.4. Koncepcja ryzyka instrumentalnego i stymulującego Zaleskiewicza

Podejmowanie ryzyka może mieć dwa motywy:

- 1) przyjemnościowy (**ryzyko stymulujące**),
- 2) osiągnięcia jakiegoś ważnego celu (**ryzyko instrumentalne**).

Kiedy ryzykowne działanie nastawione jest na doznawanie przyjemnego pobudzenia – przyjemności, np. seks, narkotyki, sporty ekstremalne, to mamy do czynienia z ryzykiem stymulacyjnym. Ten rodzaj ryzyka służy wywołaniu silnego pobudzenia organizmu, potocznie zwanego „dreszczykiem emocji”. Podejmowanie ryzyka stymulacyjnego jest impulsywne i charakteryzuje się niskim poziomem samokontroli. Podejmowanie tego rodzaju ryzyka zależy głównie od wpływu potrzeby stymulacji i nie jest poprzedzone analizą możliwych strat. Osoba w tej sytuacji nie koncentruje się na potencjalnych zyskach – nieważne, że przegra pieniądze, że zajmie ostatnie miejsce w zawodach sportowych. Ważne jest samo uczestniczenie w sytuacji ryzykownej. W przypadku ryzyka stymulującego dominuje emocjonalny system przetwarzania informacji. To chęć doznania pozytywnych emocji decyduje o podjęciu ryzyka.

Drugi rodzaj ryzyka w tej koncepcji to taki rodzaj ryzyka, który jest potrzebny jednostce do osiągnięcia zamierzonego celu. W tym rodzaju ryzyka nie ma emocji i przyjemności. Ryzyko traktowane jest tylko jako narzędzie w drodze do celu – stąd nazwa ryzyko instrumentalne. Ten rodzaj ryzyka jest kontrolowany, bowiem nie ma tu działań spontanicznych, a podejmowanie działań ryzykownych jest często efektem zimnej kalkulacji i nastawieniem na uzyskanie założonego wyniku. Ryzyko jest tu racjonalnie kalkulowane. Występuje przy wysokim poziomie samokontroli osoby ryzykującej. W sytuacji ryzyka instrumentalnego osoba koncentruje się na ewentualnych stratach oraz relacji między nimi, a za cel stawia sobie osiągnięcie pozytywnych rezultatów. Podejmowanie ryzyka instrumentalnego związane jest z szacowaniem wielkości ewentualnych strat. Ryzykowanie instrumentalne motywuje konieczność właściwego zachowania się w drodze do osiągnięcia zysku (Biela, 2001; Tyszka, 2001, 2004, 2009; Studenski, 2009; Vertzberger, 1998). Ryzyko instrumentalne może dotyczyć zachowań ekonomicznych, np. inwestowanie na giełdzie, lub zachowań typowo sportowych, np. analityczna gra w szachy lub podejmowanie decyzji taktycznych podczas zawodów lotniczych.

Można założyć, że w przypadku ryzyka instrumentalnego podmiot motywowany jest do myślenia analitycznego i racjonalnego (Zaleskiewicz, 1999, 2001, 2006, 2008). Warto podkreślić, iż ludzie mogą charakteryzować różne zachowania w sytuacji ryzykownej w różnych dziedzinach życia. Ktoś może przejawiać instrumentalne zachowania ryzykowne w sferze finansowej i stymulacyjne w za-

kresie zachowań rekreacyjnych. Możliwe jest również podejmowanie działań ryzykownych instrumentalnych i stymulacyjnych w tej samej sferze życia zależnie od sytuacji. Często osoby zajmujące wysokie stanowiska kierownicze, mające na co dzień do czynienia z ryzykiem instrumentalnym, na lotnisku podejmują ryzyko stymulacyjne.

Nawiązując do teorii M. Aptera (1982) możemy mówić o wymiarze telicznym (ukierunkowanym na cel) odnośnie ryzyka instrumentalnego i o wymiarze paratelicznym (ukierunkowanym na stan) w kontekście ryzyka stymulacyjnego.

Tabela 2. **Porównanie charakterystycznych cech ryzyka stymulującego i ryzyka instrumentalnego**

Ryzyko stymulacyjne	Ryzyko instrumentalne
Większa koncentracja na korzyściach	Koncentracja na możliwych stratach
Większa rola procesów emocjonalnych	Większa rola procesów poznawczych
Nieświadome przetwarzanie informacji	Głównie świadome przetwarzanie informacji
Podejmowanie decyzji w sposób impulsywny	Podejmowanie decyzji w sposób refleksyjny
Nie można tego ryzyka kontrolować	Można to ryzyko kontrolować

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Zaleśkiewicz, 1999, s. 76.

1.2. Zagrożenie i niebezpieczeństwo

Ryzyko różni się od niebezpieczeństwa, które oznacza określone zagrożenie. Niebezpieczny oznacza groźny, szkodliwy. To osoba lub sytuacja, która może spowodować wypadek lub wyrządzić coś złego. Ryzyko, czyli prawdopodobieństwo zaistnienia sytuacji/zdarzenia, może się wiązać z nieszczęśliwymi konsekwencjami z pozoru właściwej decyzji. Ocenia się, że około 50% wypadków lotniczych zdarzyło się z powodu błędnych decyzji podjętych w sytuacji ekstremalnej (Żebrowski, Truszczyński, Klukowski, 2005).

W książce pt. „Album szkolenia lotniczego. Seria szkoleniowa AVIA-TEST” W. Szutowski (2009) przedstawia zagrożenia, jakie mogą wystąpić w lotnictwie cywilnym. Cztery podstawowe przyczyny wypadków, w których mogą wystąpić zagrożenia, to: silnik, załoga, płatowiec i system.