

Univerzita Karlova v Praze

Fakulta humanitních studií

Analýza prožitku plynutí u aktivních letců

Bakalářská práce

Praha 2009

Vedoucí práce:
Doc. PhDr. Václav Břicháček

Autorka práce :
Radka Mazancová

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a souhlasím s jejím eventuálním zveřejněním v tištěné nebo elektronické podobě.

V Praze dne 20.4. 2009

.....

podpis

Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala panu doc. Phdr. Václavu Břicháčkovi za odborné vedení této bakalářské práce; za jeho pomoc, cenné rady, laskavý přístup a celkovou podporu v průběhu psaní bakalářské práce.

Zároveň bych chtěla poděkovat paní Mgr. Ivě Maruščákové z Ústavu leteckého zdravotnictví v Praze nejen za užitečné rady, ale také za poskytnutí materiálů použitých v bakalářské práci.

V neposlední řadě děkuji paní Mgr. Hance Peškové a panu Ing. Vladislavu Pružinovi z Českých Aerolinií, kteří mi pomohli s distribucí dotazníku a bez jejichž ochoty a pomoci by se výzkumná činnost nemohla uskutečnit.

Obsah

1	Teoretická část.....	6
1.1.	Autotelické prožitky	7
1.1.1	Úvodem aneb seznámení s konceptem plynutí	7
1.1.2	Vrcholné prožitky očima dalších autorů	9
1.2.	Jak dosahujeme plynutí	11
1.2.1	Vliv osobnosti	11
1.2.2	Psychologické podmínky	12
1.3.	Aktivity a plynutí.....	14
1.4.	Práce a prožitek plynutí	15
1.4.1	Prožitek plynutí v letecké profesi	18
1.4.2	Psychologické požadavky pro vykonávání letecké profese	22
2	Praktická část.....	25
2.1.	Cíl výzkumného projektu	26
2.2.	Charakteristika výzkumného projektu.....	26
2.2.1	Výzkumné otázky.....	26
2.2.2	Výzkumné hypotézy.....	27
2.2.3	Prostředí výzkumu.....	27
2.2.4	Výzkumný vzorek	28
2.2.5	Metodika výzkumu “Dotazník flow“	32
2.2.6	Metodika Eysenckova osobnostního dotazníku	33
2.3.	Vyhodnocení získaných dat.....	35
2.4.	Výsledky výzkumného projektu.....	36
2.4.1	Výsledky “Dotazníku flow“	36
2.4.2	Výsledky Eysenckova osobnostního dotazníku	62
2.5	Shrnutí výsledků výzkumného projektu.....	71
3	Diskuze.....	73
4	Perspektivy analýzy plynutí u aktivních letců.....	73
5	Závěr.....	74
	Seznam použité literatury	78
	Příloha I	79
	Příloha II.....	82

ANOTACE

Tato bakalářská práce je inspirována konceptem optimálního prožívání, tzv. plynutí, který do psychologie zavedl americký psycholog M. Csikszentmihalyi. Práce seznamuje čtenáře s tímto konceptem, ale zároveň poskytuje pohled na vrcholné prožitky očima jiných autorů. Také se zaměřuje na přítomnost prožitku plynutí v našich aktivitách, zejména v pracovní činnosti. Z pracovních činností je do širší míry rozvinutá profese pilotů, neboť ve svých parametrech splňuje Csikszentmihalyiem určená kritéria pro vznik prožitku.

Podstatnou částí bakalářské práce je její praktická část, tedy výzkumný projekt, kdy byl koncept plynutí aplikován na podmínky letového provozu a bylo zvažováno, zda se autotelické prožívání prosazuje u letové posádky, tedy u pilotů, a to z různých hledisek. Výzkumný projekt tak nastiňuje problematiku, která nebyla ve světě doposud zkoumána.

V závěru bakalářské práce jsou obsaženy výsledky výzkumu, včetně určitých vizí do budoucna, kudy by mohl výzkum v této oblasti pokračovat, a ještě více by tak přispěl k rozšíření poznatků o našem prožívání.

1. Teoretická část

1.1. Autotelické prožitky

Problematika autotelického prožívání není zastoupená v dostupné literatuře ve velké míře. Pravdou je, že ve skutečnosti víme jen málo o tom, jakým způsobem můžeme dosáhnout vrcholných prožitků. Většina literatury věnující se této problematice je inspirována myšlenkami uznávaných psychologů, např. Maslowa, Rogerse, Frankla. Problematiku autotelického prožívání však nejvíce prozkoumal americký psycholog maďarského původu M.Csikszentmihalyi. Ve své bakalářské práci se opírám především o jeho koncept, a proto značná část uvedených informací o prožitku plynutí vychází z celoživotního úsilí tohoto autora. Stěžejní pro mě byla především kniha *O štěstí a smyslu života* (Csikszentmihalyi, 1996).

1.1.1 Úvodem aneb seznámení s konceptem plynutí

Život je pomíjivý; nikdy nevíme, kdy přesně skončí. Každá chvíle našeho života by proto měla být jedinečná. Nezáleží na tom, jak dlouhý je náš život, ale spíše na tom, jakou má hodnotu.

Různorodé požitky jsou tedy důležitou součástí našeho života. Tyto požitky se dostavují, uspokojujeme – li naše základní potřeby, ať již je to potřeba jídla, spánku či odpočinku. Jsou – li potřeby frustrovány, působí na všechny osobnostní funkce a způsobují tenzi. Naopak uspokojení těchto potřeb obnovuje rovnováhu. Maslow uspokojení základních potřeb označuje jako tzv. homeostatické zážitky (*Drápela, 2008*).

Ale homeostatické zážitky nepřispějí k našemu psychologickému růstu, neobohatí nás. Nepřinesou nám pocit štěstí.

Radostných prožitků člověk spíše dosáhne, splní – li si nějakou touhu. „Prožitky naplněné radostí jsou charakterizované pohybem vpřed – člověk zachází za hranice svých možností a dosahuje něčeho nečekaného“ *Csikszentmihalyi (1996, s. 77)*.

Prožitky radosti podrobně studoval americký psycholog maďarského původu *M. Csikszentmihalyi* (1996) a vytvořil koncept *autotelického prožívání*, který může být jakýmsi synonymem pocitu štěstí.

M. Csikszentmihalyi definuje pojem *autotelický* takto: „Výraz **autotelický** se odvozuje od dvou řeckých slov: *auto* znamená „samo“, *télos* „cíl“. Označuje na sebe zaměřenou, soběstačnou činnost, takovou, kterou nevykonáváme s očekáváním budoucího prospěchu, ale jednoduše proto, že samo její vykonávání má pro nás pozitivní hodnotu“ *Csikszentmihalyi (1996, s. 103)*. Autotelické prožívání je tedy stav, kdy je naše vědomí zcela uspořádáno. Člověk je hluboce ponořen do určité činnosti a veškerou pozornost soustředí jen na to, aby dosáhl svého cíle. Natolik se soustředí, že se jeho činnost stává automatickou. V danou chvíli také zapomíná na všechno ostatní - mizí veškeré jeho starosti a trápení. Naopak, dostavuje se pocit radosti, maximálního uspokojení a štěstí. Dalo by se říci, že člověk splývá s okolním prostředím, nechá se unášet daným prožitkem. *Csikszentmihalyi (1996)* proto také autotelické prožívání označuje jako stav „plynutí“, případně „proudění“ (tzv. „flow“). Plynutí by se však dalo charakterizovat i jako stav „extáze“ či „vytržení“.

Autotelické prožívání je opakem psychické entropie. Stav entropie nastává, když nějaké informace rozruší vědomí a ohrozí jeho cíle a ve vědomí je zmatek. Mezi konkrétní projevy psychické entropie patří například utrpení, strach, vztek, úzkost nebo závist. Déletrvající zážitky tohoto typu mohou narušit naši osobnost. Nedokážeme investovat pozornost, dosahovat svých cílů. Autotelické prožívání se naopak označuje jako tzv. negentropie. V takovou chvíli neexistuje žádný zmatek ve vědomí. Vědomí je zcela uspořádané. Máme naprostou kontrolu nad sebou a nad svým jednáním. Není třeba se obávat, zda si na daný úkol vystačíme. Veškerou vnitřní energii proto investujeme do uskutečnění svých cílů a snů - aniž bychom cítili větší námahu. Autotelické prožívání se proto označuje jako tzv. optimální prožívání (*Csikszentmihalyi, 1996*). Během těchto prožitků si své vlastní neuvědomujeme - splývá s okolním prostředím. Přesto si díky tomu, že prožijeme stav plynutí, budujeme silnější já. „Lidé, kteří ve svém životě dosahují stavu plynutí, prožívají bohatší a intenzivnější život. Plynutí dává životu smysl“ *Csikszentmihalyi (1996, s.43)*.

1.1.2 Vrcholné prožitky očima dalších autorů

„Čím více jde člověku o slast, tím více mu tato slast uniká“

V. E. Frankl

(cit. Krivohlavý, 1994)

Abraham H. Maslow, představitel humanistické psychologie, se zajímal, jakým způsobem lidé naplňují svůj život. Jeho myšlenkou bylo, že nejdůležitější úlohu v našem životě hraje motivace osobnosti, kterou určují potřeby jedince (Mikšík, 1999). Maslow považoval za nejdůležitější cíl v životě člověka uspokojení vlastních potřeb, neboť lidé prostřednictvím naplnění potřeb realizují své cíle. Jejich život se tak stává hodnotným a významným.

Jaké jsou tyto konečné cíle a potřeby každého jedince? Maslow uspořádá lidské potřeby do pyramidy; je – li jeden obecný typ potřeb uspokojen, vynoří se jiný, vyšší typ potřeby, a tak člověk postupuje na pomyslném žebříčku stále výš, dokud nenaplní vrcholné potřeby své existence. První skupinu tvoří fyziologické potřeby, které jsou nezákladnějšími ze všech lidských potřeb. „Mezi fyziologické potřeby patří potřeba potravy, kyslíku, pohybu, smyslové stimulace, tepla, vyměšování, odstraňování bolesti“ Mikšík (1999, s. 166). Pokud je některá z těchto potřeb neuspokojena, začne u daného jedince dominovat a všechny ostatní potřeby ustupují do pozadí. Druhým typem potřeb jsou potřeby bezpečí a jistoty. Tyto potřeby mají nejčastěji děti, ale mohou vzniknout při konfrontaci s reálnými ohroženími. Další skupinou potřeb v této pyramidě jsou potřeby sounáležitosti. Skupinou lidských potřeb, která stojí ještě výše, jsou potřeby úcty a sebeúcty. Maslow však považuje za skupinu, stojící nejvýše v hierarchii lidských potřeb, potřebu seberealizace. Prostřednictvím této potřeby člověk naplňuje všechny své předpoklady a osobnostní cíle. „Je to potřeba stát se tím, kým se daný člověk může, uskutečnit to, co potencionálně má. Naplní – li člověk tyto potřeby, ocitá se tzv. „na vrcholu““ Mikšík (1999, s. 173).

Maslow se domnívá, že člověk je šťastný, naplňuje – li potřeby seberealizace. „Člověk, který naplňuje potřeby seberealizace je schopen účinněji vnímat realitu, akceptuje sám sebe i druhé, je nenucený, přirozený, není závislý na kultuře, prostředí – je to spíše jedinec autonomní. Tito lidé jsou schopni chápat, porozumět, mají hluboký pocit spřízněnosti, mají tendenci utvářet hlubší a těsnější vztahy, jsou osvobozeni od předsudků. Mikšík (1999, s. 173). Ale především - tito lidé zažívají vrcholné zážitky, okamžiky intenzivního vzrušení, blaženosti. Jak těchto zážitků člověk dosahuje? Nejčastěji prostřednictvím lásky, tvořivosti či objevem. I Maslow je toho názoru, že jedinci v danou chvíli jakoby splývají s okolním prostředím (Mikšík, 1999).

Další možný způsob, jak dosáhnout vrcholných prožitků, nastínil představitel fenomenologické psychologie Carl Rogers. Jeho koncept představuje *Drápela (2008) a Mikšík (1999)*. Základní myšlenkou bylo, že dobrý život je směr, který si každý z nás vybírá dobrovolně. „K tomu, aby člověk dosáhl dobrého života je důležité, aby si vytvořil pozitivní sebepojetí, o tom, kým je“ (*cit. Drápela, 2008, s. 118*). Lidé s pozitivním obrazem o sobě se vnímají jako hodnotní, přijímají sebe i druhé, umí odpouštět, nedělají si zbytečné starosti z předsudků druhých lidí. Naopak. Jsou životu otevření, naklonění a jakoukoli zkušenost vnímají jako jedinečnou. „Lidé s pozitivním obrazem o sobě jsou flexibilní, adaptivní, tolerantní a spontánní. Zároveň však nezkrslují své prožívání, ani ho nepopírají, ale naopak se s ním plně ztotožňují“ (*cit. Mikšík, 1999, s. 158*). Tito lidé jsou díky tomu schopní otevřít se vrcholným prožitkům, vychutnat je.

Victor E. Frankl se snažil nalézt konkrétní smysly lidského života. Podle Frankla existují tři způsoby, jak dosáhnout vrcholných prožitků (*Drápela, 2008*). Prvním způsobem je vykonání činu, neboť každá práce dle něj obsahuje nějaký smysl. „Aby člověk učinil z rutinní činnosti smysluplné lidské dílo, je dobré ho zacílit za hranice svého já. Jakýkoli zdánlivě bezvýznamný čin se stává smysluplným, je-li konán s ohledem na druhé“ (*cit. Drápela, 2008, s. 149*). Další způsob, jak dosáhnout vrcholných prožitků, je prožít nějakou silnou hodnotu - nejlépe lásku. Takové hodnoty člověka nesmírně obohacují a naplňují. Smyslu života můžeme dosáhnout i utrpením. I když to na první pohled není zřejmé, „utrpení, vina či smrt dává příležitost k nejhlubšímu lidskému růstu, pokud je člověk dokáže překonat“ (*cit. Drápela, 2008, s. 150*).

Seligman (2003) odmítá myšlenku, že prostřednictvím různých drobných potěšení mohou lidé dosáhnout štěstí. Dle něj potěšení nemohou přinést žádné hlubší uspokojení, neboť vznikají takzvaně bez práce. Např. potěšení z dobrého jídla není nijak náročné, nevyžaduje žádnou snahu. K tomu, abychom dosáhli vrcholného prožitku, musíme vynaložit úsilí, ale především využít silné stránky naší osobnosti. Co se rozumí pod pojmem silné stránky osobnosti? „Silné stránky osobnosti nejsou totéž co nadání. Jsou spíše morálními vlastnostmi. S dostatkem trpělivosti a horlivosti je lze také budovat, což u nadání není možné. Mezi silné stránky osobnosti patří např. integrita, udatnost, originalita či laskavost“ (*Seligman, 2003, s.173*). K tomu, abychom prožitků mohli dosáhnout, potřebujeme překonat nějakou výzvu. Dosáhne – li člověk takového prožitku, nastávají momenty radosti, extáze, nadšení.

1.2. Jak dosahujeme plynutí

Přestože pojem “plynutí“ není obecně známým pojmem, prožitky, které přináší, jsou známé nám všem – buď jsme je na vlastní kůži prožili, nebo jsme o nich alespoň slyšeli. A lidé, kteří plynutí nepoznali, jej touží poznat. Zřejmě většina lidí by chtěla zažívat tyto prožitky každý den. Existuje nějaký recept na to, jak navodit stav plynutí?

1.2.1 Vliv osobnosti

Pravdou je, že někteří z nás mají lepší předpoklady navodit stav plynutí než jiní. Tyto osoby jsou označeny jako tzv. autotelické osobnosti (*Csikszentmihalyi, 1996*). Takoví lidé se radují při situacích, které by ostatním lidem připadaly nesnesitelné. Autotelický člověk nepotřebuje peníze k tomu, aby dospěl k vrcholným prožitkům. Dokáže si každou aktivitu upravit tak, aby navozovala stav plynutí. Dokáže to především díky schopnosti kontrolovat své vědomí. „Autotelická osobnost je zčásti dar biologické dědičnosti a výchovy v raném dětství, ale jde také o dovednost, kterou člověk může zdokonalit cvičením a ukázněností.“ *Csikszentmihalyi(1996, s. 136)*.

Na druhou stranu, *Csikszentmihalyi (1996)* poukazuje na to, že někteří jedinci nejsou schopni zažívat stav plynutí. Např. schizofrenici trpí tzv. anhedonií, což je nedostatek radosti. Tito lidé nejsou schopni rozlišit mezi tím, co by si měli pamatovat od toho, co by měli zapomenout. Lidé trpící poruchou pozornosti také nemohou zažít stav plynutí, neboť nedokážou kontrolovat své vědomí. I pro člověka s malým sebevědomím jsou prožitky plynutí neznámým pojmem, jelikož si neustále dělá zbytečné starosti. Plynutí je naopak charakteristické bezstarostností. Plynutí také nenastává u lidí, kteří jsou příliš soustředěni jen sami na sebe.

Další skupinou lidí, kterým může unikat plynutí, jsou například lidé užívající psychoaktivní látky. Paradoxem je, že právě tyto lidé se často vědomě snaží navodit stav plynutí – a to tím, že začnou brát psychoaktivní látky, nejčastěji drogy. Především halucinogenní drogy vyvolávají u zdravého člověka psychické změny ve vědomí a proto byly od dávnověku používány při rituálních náboženských obřadech. „Stav, který halucinogenní látky přináší, bývá charakterizován zrychleným bušením srdce, zvýšeným emočním prožíváním a euforií.“ (*www.drogovaporadna.cz*). Tato euforie však není totožná se stavem plynutí, přestože si lidé myslí opak, a po odeznění účinku látky přetrvává zmatenost, což je v protikladu k harmonii,

kteřá je charakteristická pro stav plynutí. Také nastávají poruchy vědomí a tento stav je doprovázen psychotickými poruchami, tedy halucinacemi. Zároveň látky vyvolávají u člověka psychickou závislost. Drogy nemohou navodit stav plynutí, jelikož člověk nemá své vědomí pod kontrolou.

1.2.2 Psychologické podmínky

Není však pravidlem, že musíme mít autotelickou osobnost, abychom ve svém životě zažívali prožitky plynutí. Pravdou totiž je, že plynutí může zažít každý člověk, jen je důležité vědět, za jakých podmínek se plynutí dostavuje, a přizpůsobit se jim. *Csikszentmihalyi (1996)* určil 8 psychologických podmínek, které umožňují optimální prožívání, a které platí pro každého člověka:

1.) Plynutí nastává, vykonává – li jedinec úkol, který může úspěšně dokončit

Každá výzva by měla adekvátně odpovídat schopnostem jedince. Neboť právě tyto schopnosti a dovednosti jsou nezbytné k tomu, aby jedinec úkol dokončil s úspěchem. „Jsou – li na nás kladeny příliš velké nároky, dostaví se napětí a následně úzkost, a naopak v případě, že je úkol příliš snadný, máme sklony polevovat v úsilí a nudit se“ *Ricard (2008, s. 229)*. Plynutí pak nenastává ani v jednom případě. Jedinec také během vykonávání činnosti nesmí pochybovat o svých schopnostech.

2.) Jedinec se musí umět soustředit na to, co dělá

Soustředění je nezbytný předpoklad k prožitku plynutí, neboť bez soustředění by se člověk nemohl ponořit do činnosti, nenechal by se jí unášet. Aby se člověk mohl soustředit, je nezbytné zapomenout na všechno ostatní. Z tohoto důvodu člověk musí umět kontrolovat své vědomí.

„Našimi prožitky je vlastně to, čemu se uvolíme věnovat pozornost“

Ricard (2008, s.228).

3.) Soustředění je možné, má – li úkol jasně dané cíle

Člověk musí přesně vědět, čeho chce dosáhnout. Vytyčený cíl nás může dostatečně motivovat, dodat nám energii, přiměje nás k tomu, abychom ještě více soustředili pozornost a ponořili se do dané aktivity. Dosáhneme – li nějakého cíle, obvykle se dostavuje radost. Na druhou stranu, pokud si člověk stanoví příliš lehké cíle, při jejichž zdolávání nevynaloží velké úsilí, žádnou radost mu nepřinesou. Radost by však neměla být onou hnací silou, proč chceme cíle dosáhnout. “Radost by měla být jakoby vedlejším produktem dosažení cíle“ *Křivohlavý(1994, s. 9).*

„Často chceme dojít ke štěstí a radosti přímou cestou, tedy prostřednictvím příliš intenzivní snahy a příliš intenzivního myšlení na to, čeho chceme dosáhnout. O obou těchto psychických procesech však víme, že nepomáhají naší snaze, ale naopak ji brzdí.“ *Křivohlavý(1994, s.11).* Pak se může snadno stát, že člověk, který příliš touží prožít něco jedinečného, je nakonec zklamaný.

4.) Úkol přináší okamžitou zpětnou vazbu

Zpětná vazba je jakási zpráva jedinci, jak v dané činnosti uspěl. Nezáleží na druhu zpětné vazby. Důležité je především to, co jedinci říká. Nejenže zpětná vazba hodnotí člověka po dané činnosti, ale zároveň mu dodává povědomí o vlastních schopnostech. Tím také ovlivňuje volbu jeho budoucích cílů. Pozitivní zpětná vazba často jedince motivuje k opakování této činnosti.

5.) Jedinec vykonává úkol se zaujetím a bez velké námahy

Daná aktivita jedinci přináší radost sama o sobě. Člověk aktivitu nevykonává s vědomím budoucího užitku, prostě ho baví. Při dané aktivitě také zapomínáme na všechna trápení, na jakékoli negativní stránky našeho života. Pro tuto chvíli nejsou podstatné. Soustředíme se jen na danou aktivitu, člověk s ní jakoby splývá. Zároveň aktivitu vykonává automaticky, bez větší námahy.

6.) Lidé mají kontrolu nad tím, co dělají

K plynutí je nezbytné i vědomí jedince, že situaci má plně ve svých rukou. Jedinec jednoduše ví, co má v dané situaci udělat. Z tohoto důvodu se plynutí dostavuje u činnostech, které člověk dělá jakoby automaticky. K plynutí nepatří žádné pochybnosti o vlastních schopnostech. Lidé mají během prožitku plynutí schopnost minimalizovat nebezpečí.

7.) *Mizí vědomí “já“*

Jedinec přestává vnímat sám sebe, nechává se unášet danou aktivitou. Nevnímá “já“ odděleně od okolního světa, přichází pocit jednoty, splynutí s okolím. „Přesto si člověk po zážitku plynutí uvědomuje vlastní “já“ intenzivněji, poznává sám sebe, rozšiřuje představu o tom, kdo vlastně je“. *Csikszentmihalyi (1996, s. 81).*

8.) *Je změněno vnímání času*

To je typické pro každou aktivitu, kterou člověk dělá s potěšením a rád – aktivita ubíhá neuvěřitelně rychle, člověk ani nechce, aby skončila. “Hodiny míjejí jako minuty a minuty se mohou natáhnout, takže se zdají jako celé hodiny“. *Csikszentmihalyi (1996, s. 101).*

1.3 **Aktivity a plynutí**

Někdy se stav plynutí může dostavit jakoby náhodou, bez našeho přičinění. Avšak nejčastější způsob, jak navodit stav plynutí, je věnovat se činnosti, která nás baví. Plynutí dostavuje u aktivit, které vyžadují určité investice psychické energie a nemohou být vykonávány bez fyzických dovedností. Aktivita musí být také přiměřená těmto dovednostem. Neměla by být ani příliš lehká, ani příliš těžká. Takové aktivity nás většinou nejenom baví, ale zároveň nám jdou a máme možnost se v nich neustále rozvíjet.

Csikszentmihalyi (1996) definuje aktivity, které jsou dokonce vytvořeny tak, aby navodily či usnadnily plynutí. Jako příklad uvádí hudbu, umění, sport, tanec, jógu, bojová umění. Plynutí se může také objevovat v partnerských vztazích, které nás velmi často naplňují, i v sexu. Obecně však můžeme říci, že nejčastěji navozují plynutí naše vlastní zájmové aktivity.

Csikszentmihalyi (1996) dodává, že prožitky plynutí se mohou prosazovat i během plnění různých pracovních povinností. On sám tento fakt považuje nesmírně důležitý pro dosažení kvalitního života, stejně jako vnitřní pohody.

1.4 Práce a prožitek plynutí

Lidé si zpříjemňují volný čas nejrůznějšími aktivitami, které jim přináší požitky. Mezi tyto aktivity patří různorodé hry, sporty či umění. Často si však ani neuvědomují, že stejné požitky, nebo dokonce intenzivnější, by jim měla přinášet práce. Neboť v práci tráví největší část svého života. Většina zaměstnání však není vytvářena tak, aby nás činila šťastnými a silnými. Práce je většinou chápána jako prostředek obživy a jejím smyslem je vydělat peníze. Pravdou však je, že peníze a jiné materiální výhody mohou náš život zlepšit, ale štěstí nám nepřinesou.

Jak již bylo uvedeno výše, dosahování prožitku plynutí v práci je podstatou spokojeného života. *Csikszentmihalyi (1996)* se domnívá, že dosažení prožitku plynutí v práci patří mezi vrcholné okamžiky v životě člověka.

„Naplníte – li práci požitky, učinili jste velký krok na cestě za dobrým životem“

Seligman (2003, s.222)

Poslední dvacetiletí přineslo zajímavou proměnu hodnotových postojů, co se týče vykonávání profese. Peníze z vykonané práce již lidem nepřináší takové uspokojení, jak tomu bylo dříve. Stoupá spíše důležitost osobní spokojenosti v práci. Zaměstnání už není jen pouhým prostředkem k finančním příjmům, ale má především přinášet požitky.

Dle *Csikszentmihalyiho (1996)* lze každá práce upravit tak, aby nám přinášela pozitivní požitky. Jak tedy práci upravit? Recept je stejný jako pro navození plynutí v kterékoli jiné aktivitě. Abychom plynutí dosáhli, je důležité přesně určit cíle své práce. Jakmile se pracovní úkol povede, jedinec má pocit dobře odvedené práce a dostavuje se zpětná vazba. Zároveň je důležité vědět o svých dovednostech či přednostech, které bychom měli umět ve své práci využít. Dále, aby plynutí mohlo vzniknout, je důležité věřit si a nepochybovat, že prostřednictvím svých dovedností dosáhnou požadovaného cíle.

“V práci tedy hraje velmi důležitou roli kombinace nároku a dovednosti, díky které lidé považují svou práci za vzpružující“ Csikszentmihalyi (1996, s. 230). Takové dovednosti však člověk nezíská okamžitě; často jim předchází náročný trénink a až poté činnost začne být automatická.

K dosažení plynutí v práci může také napomoci, přináší-li práce určité společenské uznání. „Setkávají – li se lidé s nadprůměrně obtížnými úkoly a používají – li nadprůměrné dovednosti, zažívají prožitek plynutí častěji než ti, kteří se zabývají aktivitami volného času (např. čtením, sledováním televize, návštěvou přátel)“ Csikszentmihalyi (1996, s. 236).

Zároveň navození prožitku usnadňuje, pokud je člověk součástí dobře sehraného týmu. Důležité jsou především dobré vztahy na pracovišti a přínosná může být i pomoc nadřízeným a kolegům při dosažení určitého cíle.

I zde platí, že chceme – li tedy v práci dosáhnout stavu plynutí, je důležité soustředit svou pozornost na okolní prostředí a splynout s ním.

Seligman (2003) doporučuje, aby si každý člověk vybral takovou práci, kde by využil silné stránky své osobnosti. Mezi tyto stránky patří například integrita, udatnost, originalita či laskavost. Tak práce může uspokojit potřeby jedince, a zároveň může jedinec v práci dosáhnout vrcholných prožitků.

Křivohlavý (2008) se domnívá, že nejvíce nás naplňuje taková práce, která je zároveň posláním. To znamená, že práce má sama o sobě nějaký vyšší cíl. K vykonávání takové práce máme velmi silnou motivaci. Zároveň lidé cítí povinnost vykonávat takovou práci, což u nich vzbuzuje větší nasazení. Tito lidé lépe překonávají problémy a také snáze dosahují vrcholných prožitků.

Victor E. Frankl (*Drápela, 2008*) chápal vykonání činu jako jeden ze způsobů, jak dosáhnout ve svém životě vyvrcholení. Mezi smysluplné činy zařazuje právě práci. „Může se stát, že práce, která má nejlepší předpoklady k tomu, aby byla smysluplná, se může stát bezcennou, je-li konána sebestředně, tedy bez ohledu na druhé. A naopak – jakákoli práce, která je konána s ohledem na druhé nebo pro druhé, se stává sebezpřesahující, smysluplnou, naplňující.“ (*cit. Drápela, 2008 s.149*)

Jak vypadá prožitek plynutí v práci konkrétně? Opět se setkáváme se shodnými charakteristickými rysy pro jiné aktivity (*Csikszentmihalyi, 1996*). Lidé, kteří prožívají plynutí v práci, činnost naprosto pohlít. Zároveň jim přináší maximální uspokojení. Čas letí nesmírně rychle. Jejich úsilí přináší okamžitou zpětnou vazbu. Práce přináší jedincům smysl a naplňuje je prožitky štěstí. Na druhou stranu, je zde riziko, že se takový druh práce stane návykový. Člověk pak nedokáže soustředit pozornost na nic jiného a může tak snadno ztratit kontrolu nad svým životem. Lidé by si tohoto rizika měli být vědomi.

Někteří z nás dosahují stavu plynutí v práci snadněji. *Csikszentmihalyi (1996)* tyto jedince označuje jako tzv. autotelické osobnosti. Tito lidé mají často ta nejobyčejnější zaměstnání, a přesto je jejich práce maximálně naplňuje. Jak něco takového dokázali?

“Rozpoznali příležitosti v situacích, které jiní lidé nevidí, zaměřili se na aktivitu, kterou měli po ruce a rozvinuli své dovednosti, dovolili sami sobě se v této aktivitě rozplynout. Výsledkem toho měli pocit, jakoby si danou aktivitu sami vybrali“ *Csikszentmihalyi (1996, s. 226)*.

Csikszentmihalyi (1996) zdůrazňuje, že člověk nemusí mít nutně autotelickou osobnost, aby dosahoval plynutí. Existují práce, jejichž parametry odpovídají stavu plynutí. Jde o práce, které se podobají spíše hře, či koníčku. Lidé tak nedokážou rozeznat práci od volného času. Práce je nesmírně baví a přináší radost. Na druhou stranu, i když zaměstnání může připomínat hru, není nikde stanoveno, že ji lidé budou dělat rádi. To znamená, že ani ty nejlepší podmínky nezaručují, že člověk bude stav plynutí ve své profesi prožívat.

1.4.1 Prožitek plynutí v letecké profesi

Piloti tvoří velmi specifickou skupinu ve společnosti. Letecká profese patří k těm nejsložitějším lidským činnostem a je pravděpodobné, že patří mezi ta povolání, která u jedinců navozují prožitky plynutí. Jedná se o jistý stereotyp v prostředí odtrženém od běžného života. Pracovní prostředí je velmi neobvyklé už jen tím, že je člověk odtržený při své práci od země.

Prostředí letecké profese a povinnosti pilotů mi více přiblížil zkušený pilot a letecký inspektor p. Vladimír Peroutka a zároveň vycházím z velkého množství rozhovorů s piloty i z vlastních zkušeností, které jsem získala během vykonávání profese palubní průvodčí. V následujícím textu bych ráda přiblížila charakteristiky letecké profese, neboť ve svých parametrech splňuje *Csikszentmihalyiem* určená kritéria pro vznik prožitku. Tyto parametry jsou v následujícím textu tučně vyznačeny.

Práce má pro piloty smysl. Jedná se o naplnění životního snu a cíle, ke kterému zpravidla letci směřují ve většině případů odmala. Základním smyslem je létat, ale postupně se piloti zdokonalují v činnosti a neustále na sobě pracují, což je jeden z nezbytných předpokladů

k neuhasínající motivaci v činnosti a také k navození plynutí. Nejvyšším smyslem pro piloty je letecká doprava, představuje vrchol, naplnění tužby. Největšími motivačními faktory pro práci v letecké dopravě je létání na velkých letadlech, lety ve velkých vzdálenostech, práce pro druhé ve smyslu uspokojení potřeb ostatních.

Práce je pro většinu pilotů **koníčkem**. Mnoho pilotů touží po tomto povolání od malička, často v dětství čtou knížky či časopisy s leteckou tematikou, staví modely konkrétních typů letadel, které odráží jejich sny a přání. V dětství se touží stát spíše vojenskými stíhači a až později se jejich sny přeměňují na leteckou dopravu. Okamžik, kdy jedinec létat začne, je tedy momentem seberealizace jedince. Přesto létání jako koníček přetrvává. Létání se často věnují i ve volném čase, např. na větroních (bezmotorový typ létání), či na malých sportovních letadlech.

Létání pilotům přináší **radost**. Radost vychází mimo jiné z toho, že je práce pro piloty koníčkem. Radost však přichází i v jiných momentech. Piloti se mohou setkat s nadprůměrně obtížnými úkoly, nestandardními situacemi, které jsou nuceni neprodleně vyřešit. Taková situace může přinést určité nabuzení. Zvládnutí takové situace často přináší radost a tím i **zpětnou vazbu**. Zpětná vazba však může přijít i potleskem od cestujících, či formou ohodnocení a pochvaly vedení. Zpětná vazba je v letecké profesi okamžitá a dodává pilotům povědomí o jejich schopnostech. Také slouží jako důležitý motivační prvek pro další pokračování a rozvíjení se v této profesi. Zároveň však pozitivní i negativní zpětná vazba po vyřešení mimořádné situace představuje zisk nových zkušeností, kdy se dále podrobněji hodnotí, jak se mělo v dané situaci postupovat. Zpětná vazba tak představuje i určitou formu sebevzdělávání.

Piloti mají během vykonávání své práce velkou **zodpovědnost** za životy ostatních. Konkrétněji mají piloti zodpovědnost za životy ostatních cestujících, členů posádky, případně lidí na zemi. V případě letecké katastrofy by také stroj způsobil nevyčísitelné materiální škody. Na druhou stranu, povědomí o odpovědnosti mizí v případě, kdy nastane neobvyklá situace,

kteřá vyžaduje nutnost plného soustředění a vložení energie do jejího řešení. To je významné, neboť povědomí odpovědnosti by zde mohlo představovat rizikový stresor.

Úkoly pilotů jsou jasně dané, pilot má tedy **jasné cíle**. V letecké přepravě jsou tři stanovené, jasné cíle. Tím je bezpečnost, pravidelnost a ekonomičnost letu. Tím nejzákladnějším a zároveň nejpodstatnějším cílem je bezpečně přepravit pasažéry z bodu A do bodu B. Bezpečnost je vždy upřednostňována před jakýmkoli jiným úkolem pilotů. Dalším úkolem je zachovat pravidelnost, tedy dopravit cestující na cílové letiště v přesně určený čas. Třetím daným úkolem je zajistit ekonomiku letu, tedy rozpracování letu tak, aby provedený let nebyl pro firmu ztrátový. Patří sem zpracování nejideálnější trasy letu, neideálnějšího výškového profilu letu, zvolení optimální rychlosti letu a tím zajištění optimální spotřeby leteckého paliva. Každý let má jasně dané cíle, ale během letu se mohou vyskytnout i další úkoly, které musí piloti řešit. Např. po přistání na cílovém letišti může být let tzv. divertován, neboli odkloněn na jiné než původně plánované letiště. Další nečekané úkoly se mohou objevit vlivem změny počasí, závad na letadle, územních omezení nad daným státem, ale existují i další případné úkoly. Tento fakt přispívá k tomu, že tato práce není monotónní a každý let je svým způsobem jedinečný.

Úkoly, které jsou jasně dané, jedinci **mají šanci úspěšně dokončit**. Dobrý pilot disponuje **schopnostmi a dovednostmi**, které mu umožňují vyřešení úkolů. Určité dispozice musí mít pilot od narození. Konkrétní schopnosti a dovednosti jsou však výsledkem dlouhodobého, náročného výcviku, kterým piloti prochází. Maximální trénovanost pilotů má vliv i na to, že činnost je vykonávána **automaticky**, s maximální profesionalitou a bez možnosti zaváhání. Piloti jsou dle svých schopností a výkonnosti rozděleni do čtyř stupňových kategorií, ale i piloti na nejnižším stupni musí být schopni vykonávat tuto profesi takzvaně automaticky. Pokud by toho nebyl schopný, je znovu přeškolen k provozování činnosti dopravního pilota nebo je nucen opustit řady létajících, protože by nedokázal garantovat bezpečné provedení letu. Svých **schopností a dovedností** jsou si piloti **dobře vědomi**. Pilot si počíná naprosto **sebejistě**, což zvyšuje i jeho pocit **kontroly nad situací** a schopnost **minimalizovat nebezpečí** v případě vzniku. Daný úkol vykonává úkol se zaujetím a necítí žádnou zvláštní námahu. Je to dané právě tím, že je mu práce koníčkem a baví ho.

Schopnost **soustředění pilota** na to, co dělá, je základem úspěšného provedení letu. Soustředěný, koncentrovaný pilot řeší nečekanou situaci s minimálním časovým prodloužením. Ostatní činnosti, které by případně vykonával, by odvedly jeho pozornost; jeho reakce by byla opožděna. Letecké společnosti přijímají postupy, aby koncentrace v případě delších letů zůstala alespoň u jednoho člena posádky. S tím souvisí i opuštění letové kabiny z důvodu fyziologických potřeb. Soustředění pro danou chvíli zajišťuje případná přítomnost ostatních členů posádky v kokpitu. Díky soustředění jedinec dokáže také předvídat možné situace a rizika, i následující průběh letu, říká se, že je tzv. “100 km před letadlem“.

Pro vykonání letu a splnění předem určených úkolů je nezbytný **sehraný tým** letové posádky. Má zásadní vliv na výsledek zvládnutí každého bezpečného letu, i v situacích, kde je bezpečnost letů ohrožená. Týmové kvality jsou často chápány jako výsledek sumy osobnostních kvalit jedinců, kteří ho vytváří. V leteckém prostředí je žádoucí, vybírají – li se posádky z interpersonální kompatibility jedinců, kteří by nebyli ve stresu ve vzájemných vztazích. Pokud by tomu tak nebylo, jedinci spolu nejsou na linky plánování. Týmová spolupráce posádky je významným faktorem vyššího komfortu a pohody na palubě letadla a zároveň zvyšuje možnost přítomnosti plynutí.

Piloti dokážou svou **činnost plně sladit s okolním prostředím a letadlem**, což je pro jejich práci také důležité. Práce je spojená s koordinovanými, přesnými pohyby. Splynutí s okolím může vytvořit např. i krásný výhled, plynutí po mracích. Pilot však musí svou činnost nejen sladit s vnějším prostředím a se strojem, ale i s přidělenou posádkou, což zaručuje optimální výkonnost.

Během letu **mizí u pilotů starost o vlastní já**. Piloti musí mít schopnost ovlivnit vědomí, kontrolovat ho. Pro bezpečnou leteckou přepravu je to nezbytné více než pro cokoli jiného. Pilot opustí svět na zemi a stává se se součástí stroje, “pozemské starosti“ se vrací až v okamžiku vystoupení z letadla. Pokud by člověk toho nebyl pod vlivem náročných životních situací schopný, musí si tuto skutečnost včas připustit a v takovém případě je možné nenastoupit k provedení letu, což letecká organizace umožňuje.

Vnímání času je u pilotů naprosto pozměněno. Je to dané rychlým přemísťováním se v prostoru (cca 8 km za min.). Práce pilotům také značně utíká. Je to dané zčásti tím, že je jim

práce koníčkem. I úkoly, které se během letu objevují, je nutí být neustále v akci a čas jim letí neuvěřitelně rychle. Pro létání také platí, že obecné povědomí o čase, tedy o konkrétní hodině, dnu, měsíci, roku, při létání mizí, člověk je v danou chvíli jakoby mimo realitu, mimo čas.

Na druhou stranu, k tomu, aby u pilotů docházelo k prožitkům plynutí, je nezbytná schopnost adaptačního přizpůsobení nově nastoleným podmínkám, neboť letecká profese se poměrně rychle mění (z hlediska techniky, různých typů letadel aj.). Co se týče prožívání, velký vliv může hrát např. zkušenost (jednorázové či dlouhodobé zkušenosti, různé stresující situace aj.). Velkou roli může hrát i sebejistota pilota, víra ve vlastní schopnosti.

1.4.2 Psychologické požadavky pro vykonávání letecké profese

Požadavky psychologických schopností a vlastností, kterými musí pilot disponovat, jsou v letecké dopravě pevně stanoveny, jelikož jsou nezbytné pro bezpečné provedení letu. Na jejich základě jsou jedinci do této profese vybíráni. Pro určení nezbytných schopností a dovedností k vykonávání této profese vycházím z knihy *Dzvoníka* (2001). Mezi psychologickými vlastnostmi, které jsou v knize uvedeny, jsou zahrnuty také rysy, které mají osoby zažívající plynutí. Tyto vlastnosti jsou tučně zvýrazněny v následujícím textu.

„Moderní pilot by měl disponovat určitým okruhem psychologických a psychofyziologických kvalit. Mezi ně patří především samostatnost (nezávislost), rychlost v rozhodování, **jasná a výrazná schopnost zaměření pozornosti**, dobrá prostorová orientace i operační paměť, schopnost rychle a flexibilně rozvíjet senzomotorické a mentální schopnosti, rychlost a kritičnost myšlení, vysoká **emocionální stabilita**, tolerance a **odolnost vůči stresu**, vysoká zodpovědnost. Patří sem i sociálně - psychologické kvality: sociální solidarita a cit pro kamarádství, které jsou nutné pro zvládnutí operačních úloh“ *Dzvoník (2001, s. 28)*.

K tomu, aby piloti mohli vykonávat tuto náročnou profesi, musí disponovat především specifickými kognitivními a psychomotorickými schopnosti. Patří sem především operační schopnosti. Ze strany pilota je totiž nezbytná schopnost rychle a včas zareagovat. Dalším důležitým předpokladem pro vykonávání profese pilota je **schopnost upřít pozornost na dlouhou dobu na jednu úlohu** tak, aby bylo dosaženo stabilní výkonnosti.

Mezi komplexní schopnosti pilota patří prostorová představivost.

Dále je důležitá koordinace ramen, rukou a nohou jako odpovědi na zrakové stimuly.

Piloti musí mít také schopnost současného vykonávání několika úkolů ve stejném čase.

Pro úspěšnost v této profesi a celkovou spokojenost je nezbytná **motivace v práci**. To znamená udržet si pozitivní postoj k práci, pracovním úlohám a pracovním nárokům.

Pro vykonávání letecké profese jsou také důležité tzv. interpersonální schopnosti. Tedy schopnost vytvořit, udržet a těšit se z kontaktů a **vzájemných vztahů s jinými lidmi**. Tyto schopnosti závisí na osobnostních rysech pilota, tedy na míře jeho extroverze či introverze. Extrovertní jedinci, na rozdíl od introvertních, mají potřebu sdružovat se s jinými lidmi,

potřebu být obklopeni společností druhých. Také je však důležitá určitá míra dominance a asertivity. Je to dané tím, že dominantní jedinci mají tendenci dosáhnout svých cílů a brát na sebe zodpovědnost. K tomu, aby jedinec disponoval kvalitními interpersonálními schopnostmi, je důležitá empatie, tedy schopnost vžít se do situace druhých lidí.

Pro leteckou profesi je nezbytná také **emoční stabilita**, tedy schopnost regulovat, usměrňovat a v neposlední řadě projevovat emocionální reakce přiměřeným způsobem.

Jaké povahy jsou tedy piloti obecně? „Piloti jsou všeobecně víc realisticky orientovaní, kritičtí, **emocionálně stabilnější** než většina ostatních skupin populace. Jsou **extrovertnější**, v stresových situacích pokornější, rozváznější. Schopnost zvládat zátěž vztahují k **silné víře ve vlastní výkonové schopnosti**. U pilotů je nutné racionální propojení tělesných a duševních vlastností, kterými disponují.“ *Dzvoník (2001, s. 28)*.

K čemu piloti ve své profesní kariéře směřují? „Piloti rádi žijí svým vlastním životním stylem, který je pozoruhodný na jedné straně svým **smyslem pro pořádek, organizací a disciplínou**, na druhé straně také nezávislostí a nekonvenčností. Nežádají žádné zvláštní pochopení pro jejich problémy, ale kritiku vlastní osoby přijímají neradi. **Sociální status je pro ně velmi důležitý**. Úsilí po uznání je méně orientované na slávu, spíše na to, aby jejich **osobní výkonnost** byla na dobré úrovni. Je to dané tím, že mnohem více než jiné skupiny jsou vystaveni nebezpečí, riziku, zátěži a vysoké náročnosti jako součásti pracovní činnosti“ *Dzvoník (2001, s. 29)*.

Výzkum, který provedl *Dzvoník* v r. 1996 a který je uveden v jeho publikaci (1999), přináší zajímavé výsledky a některé z jeho výstupů jsou cenné i pro tuto bakalářskou práci, především pro praktickou. Výzkum se uskutečnil na slovenských pilotech. Z výzkumu O. Dzvoníka mimo jiné vyplývá, že piloti, kteří tvoří velmi specifickou skupinu ve společnosti, disponují výraznou **emocionální stabilitou**. To znamená, že při rizikových situacích a během různých komplikací, zůstávají piloti pokojní a **velmi dobře se ovládají**. Další výstup z tohoto výzkumu poukazuje na to, že u pilotů převládá **vysoká míra situačního optimismu, sebedůvěry a spokojenosti**. Chování pilotů je **cílevědomé, motivované, aktivní**. Mají sklon k maskulinnímu řešení situací. Zajímavý je i následující výstup výzkumu: „Nízká i vysoká úroveň vycvičenosti produkuje *vzrůst emocionální vzrušivosti*. Naopak *optimální hladina vycvičenosti pilota tlumí projevy všeobecné vzrušivosti*. *Optimální hladina vycvičenosti pilota odpovídá 500-400 letových hodin, tedy průměrně 25,1 – 41,1 let*“. *Dzvoník (2001, s.10)*. Pro účely praktické části bakalářské práce by to mohlo znamenat, že prožitky plynutí se vyskytují především u nejmladší a nejstarší věkové skupiny, či u skupiny s nekratší a nejdelší délkou aktivního létání.

2. Praktická část

Analýza prožitku plynutí u aktivních letců

2.1 Cíl výzkumného projektu

Cílem výzkumného projektu bylo aplikovat koncept “flow“ na podmínky letového provozu a prověřit, zda se autotelické prožívání “flow“ prosazuje u oslovených pilotů. Sekundárním cílem bylo nalézt proměnné, které by mohly ovlivňovat přítomnost prožitku u pilotů. Jedná se o problematiku, která doposud nebyla zkoumána, proto nebylo možné vycházet z dřívějších studií. Tento výzkum je krátkodobým projektem, který probíhal od podzimu r. 2008 do května r. 2009.

2.2 Charakteristika výzkumného projektu

2.2.1 Výzkumné otázky

Vytyčila jsem několik otázek, které mne v rámci vztahu mezi prožitkem plynutí a leteckou profesí zajímaly.

Základním výzkumná otázka byla již nastíněna:

Prosazuje se u pilotů autotelický prožitek plynutí?

Další otázky, kterým jsem se v rámci svého projektu věnovala:

Jsou piloti, u nichž se prožitek plynutí prosazuje, emočně stabilní, introvertní povahy?

Existují rozdíly mezi různými skupinami v prožívání plynutí?

Je pro piloty plynutí důležité v životě a pro vykonávání jejich profese?

Při jaké příležitosti se prosazují prožitky plynutí během letu?

Jaké jsou nejčastější důvody, nedochází – li k těmto prožitkům během letu?

Jsou piloti spokojeni s tím, čeho dosáhli v osobním a profesním životě?

2.2.2 Výzkumné hypotézy

Základní hypotéza: Autotelické prožitky plynutí se mohou nápadně prosazovat v letecké profesi.

Hypotéza 2: Piloti, u kterých se plynutí prosazuje, budou spíše introvertní povahy, s nízkou emoční labilitou.

Hypotéza 3: Očekávám individuální rozdíly u různých typů skupin v prožívání plynutí.

Hypotéza 4: Piloti budou pravděpodobně pokládat plynutí za důležité pro život a také pro vykonávání své profese.

Hypotéza 5 : Prožitky se pravděpodobně dostavují po vyřešení nestandardní situace

Hypotéza 6 : Únava může být zásadním faktorem, který brání prosazení prožitku

Hypotéza 7: Jedinci budou spíše spokojeni s tím, čeho dosáhli v profesním i osobním životě.

2.2.3 Prostředí výzkumu

Výzkum probíhal přímo v areálu letiště Ruzyně, konkrétně ve Výcvikovém středisku letových posádek. Po dohodě s vedením Českých aerolinií byli osloveni piloti, kteří se v dané době zúčastnili každoročního opakovacího výcviku. Pilotům byly během výcviku distribuovány dotazníky. Výhodou zvoleného prostředí byla možnost oslovit velké množství pilotů a získat tak větší množství informací – a to v relativně krátkém čase.

Přesnost a objektivita při této formě dotazování do velké míry závisela na ochotě dotazovaných pilotů. Proto jsem do dotazníku zařadila tzv. „lie score“ (neboli skóre lži, stupeň upřímnosti), jenž je obsaženo v Eysenckově osobnostním dotazníku. „Lie score“ umožňuje případně vyřadit nejméně věrohodné odpovědi. Zvolené dotazníkové šetření také

vyloučilo možnost klást doplňující otázky. Proto jsem se snažila zahrnout do dotazníku všechny podstatné otázky, tak, aby poskytly co nejvíce přínosné odpovědi.

2.2.4 Výzkumný soubor

Cílovou populací výzkumu byli piloti pracující v letecké dopravě. Dopravní piloti jsou kvalifikováni k provozování obchodní letecké dopravy osob, pošty a nákladu za úplatu, a to v letadle s vícečlennou posádkou a nad hmotnost 5700 kg.

Ráda bych uvedla, že při výběru výzkumného souboru z této populace jsem vycházela z technických možností, které byly k dispozici. Profese dopravních pilotů je velmi náročná a časové dispozice jednotlivých osob jsou natolik složité, že nebylo možné docílit individuálního setkávání. Pro účely výzkumného projektu bylo osloveno padesát pilotů.

Pro výběr výzkumného souboru byla zvolena tato kritéria:

- a) piloti Českých aerolinií
- b) muži
- c) věk min. 25 let
- d) piloti letadla Boeing a Airbus

Do tohoto souboru nebyly zahrnuty:

- a) piloti jiných leteckých společností
- b) ženy
- c) osoby mladší 25 let
- d) piloti jiných typů dopravních letadel

Přestože se zdá být soubor 50 pilotů relativně malý pro podrobnější zpracování, počet pilotů obecně je také relativně malý. Z tohoto kritéria je pak počet 50 oslovených pilotů přiměřený. Vzhledem k tomu, že se jedná o problematiku málo známou, bylo by obtížné

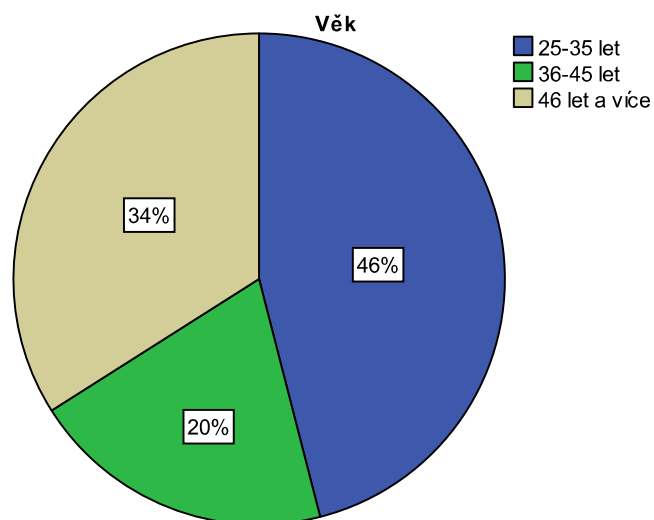
vytvořit kontrolní skupinu populace, na které by se zjišťovalo, zda jsou prožitky letců častější než v populaci jiné. Tato kontrolní skupina by musela být především vyrovnaná co do věku, vzdělání a z hlediska dalších kritérií, neboť lze očekávat, že pocit “flow“ může být v různých skupinách různý. Najít takto vyrovnaný soubor v dané populaci je obtížně proveditelné, zřejmě těžko by se našel v dané populaci takto vyrovnaný soubor. Proto jsem úvahu o kontrolní skupině neřešila. Sestavení kontrolní reprezentativní skupiny, tedy 2 – 3 vyrovnaných souborů z populace letců, by však mohlo být úkolem, anebo alespoň pokusem pro příští etapy výzkumu. Nakolik je prožívání oslovených pilotů totožné s populací dopravních pilotů proto nelze určit. Výzkumný projekt tak platí pouze pro zkoumaný soubor v daném časovém úseku.

Tab. 1 a graf 1 znázorňuje soubor respondentů z hlediska věkového složení

tab. 1 **Věk respondentů**

Věk	Počet	Procent
25-35 let	23	46 %
36-45 let	10	20 %
46 let a více	17	34 %
Celkem	50	100 %

graf 1

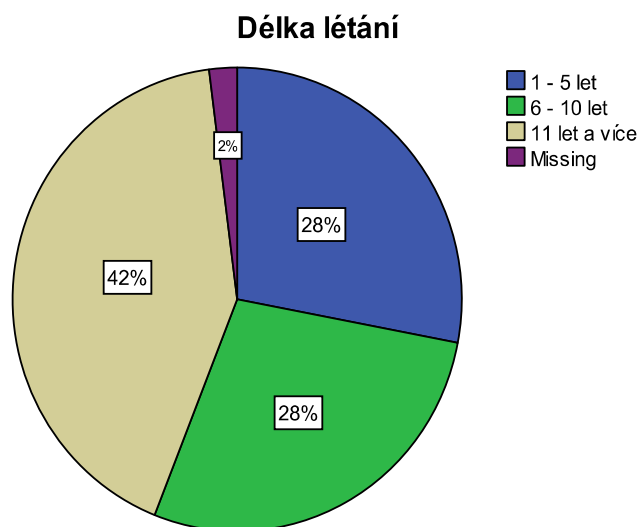


Tab. 2 a graf 2 znázorňuje soubor respondentů z hlediska délky aktivního létání

tab. 2 **Délka aktivního létání respondentů**

Délka aktivního létání	Počet	Procent
1 - 5 let	14	28 %
6 - 10 let	14	28 %
11 let a více	21	42 %
Celkem	49	98 %
Nezodpovědělo	1	2 %

graf 2



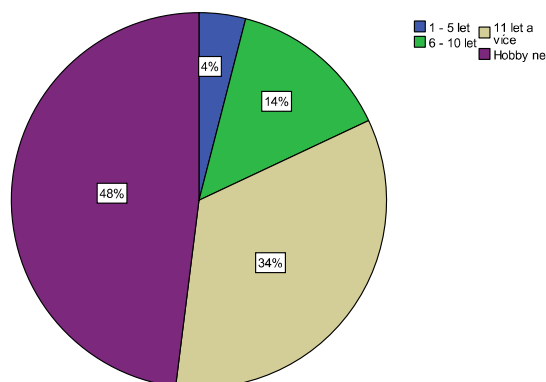
V tab. 3 a grafu 3 je znázorněn výzkumný soubor z hlediska dalšího létání ve volném čase:

tab. 3 **Další létání ve volném čase**

Další létání ve volném čase	Počet	Procent
1 - 5 let	2	4%
6 - 10 let	7	14%
11 let a více	17	34%
Létání – hobby: Ano	26	52%
Létání – hobby: Ne	24	48%
Celkem	50	100%

graf 3

Další létání ve volném čase



2.2. 5 Metodika výzkumu dotazník “ Flow“

Pro cíle tohoto výzkumu jsem vybrala metodu kvantitativního dotazníku. Po dohodě s vedením Českých aerolinií jsem zvolila *techniku písemného dotazování* a vytvořila jsem účelově zaměřený dotazník (viz Příloha 1). Pro orientaci v osobnostní povaze jedinců jsem přidala k navrženému dotazníku ještě jednu formu Eysenckova osobnostního dotazníku (viz Příloha 2).

Pro účely sestavení dotazníku jsem vycházela z knihy *Jeřábka (1993)*; a zároveň jsem dotazník konzultovala na Fakultě humanitních studií. Nejprve jsem si vytvořila přehled všeho, na co jsem se chtěla respondentů ptát, a teprve poté jsem formulovala konkrétní položky dotazníku. Snažila jsem se volit vhodnou formulaci položek, tak, aby byl dotazník srozumitelný skupině, ve které byl použit.

V dotazníku jsem využila *uzavřené otázky*, kde respondenti mohli zvolit jednu či více z nabízených odpovědí (viz otázky 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14). V dotazníku jsou

obsaženy i *otázky otevřené* – kde dotázaný používal své vlastní reflexe (viz otázky 3, 7, 12).

Ještě předtím, než jsem začala pokládat jednotlivé položky dotazníku, bylo nutné, aby respondenti plně porozuměli celému konceptu autotelického prožívání a proto bylo důležité je s jeho prožitkovým obsahem seznámit. Snažila jsem se vytvořit vyčerpávající a zároveň pro laiky srozumitelnou charakteristiku celého konceptu plynutí. Vhodným popisem autotelického prožitku jsem také chtěla respondenty co nejvíce danou problematikou zaujmout a vzbudit v nich zájem i pro následné vyplnění tohoto dotazníku. Bylo pro mne důležité, aby brali dotazník vážně a získala jsem jejich důvěru, neboť jen tak se mohli dotazníkem seriózně zabývat a pečlivě zodpovídat všechny následující položky. Abych se vyvarovala zkreslování odpovědí, zvolila jsem anonymní formu vyplňování dotazníku.

Jednotlivé položky dotazníku jsem se snažila vhodně seřadit. V úvodu jsem se zaměřila na administrativní otázky: u každého respondenta mne zajímal věk a doba vykonávání této profese. Doba vykonávání profese, stejně jako věk znamenají cenné zkušenosti, jež jsou nejen důležité pro tuto profesi, ale mohou být zásadní i pro přítomnost autotelického prožívání. Nejprve jsem pokládala *obecné otázky* týkající se prožitků plynutí (viz otázky 1- 4). Další tematický blok tvořily *otázky týkající se výskytu plynutí v jejich profesi* (viz otázky 5 – 9). Na závěr jsem zařadila *citlivější otázky* (viz otázky 10 – 14).

Do dotazníku jsem záměrně přidala více homogenních položek, tak, aby jako celek reprezentovaly danou vlastnost. V dotazníku tak byly obsaženy i otázky týkající se štěstí a spokojenosti v životě, např. “Cítíte se šťastný?” “Jste spokojen s tím, čeho jste v životě dosáhl?” Pocit štěstí a spokojenosti s prožitky plynutí velmi úzce souvisí.

Ještě než jsem zahájila samotný výzkum, vykonala jsem tzv. *předvýzkum*, kdy jsem dotazník předložila několika letcům a dalším odborníkům z leteckého prostředí. Tento předvýzkum měl především ukázat, zda je navrhovaný dotazník pro piloty srozumitelný a zároveň použitelný i pro další výzkumnou činnost. Po delší debatě s nimi skutečně došlo

k opravám dotazníku. Dotazník jsem také podrobila další konzultaci na Fakultě humanitních studií a teprve poté jsem dotazník distribuovala pilotům.

2.2.6 Metodika Eysenckova osobnostního dotazníku

Eysenckův osobnostní dotazník (zkratkou EOD), který byl pro účely tohoto výzkumného projektu využit (viz Příloha 2), pochází původně z roku 1964. Ve výzkumu byla použita jeho restandardizovaná forma, vydaná bratislavským vydavatelstvím r. 1979. Původně byl vytvořen pro potřeby anglického vojenského letectva. Často se používá v psychologii práce. Dodnes se řadí mezi nejrozšířenější používané osobnostní dotazníky. U osobnosti měří míru extroverze, neuroticismu a také lži score (tzv. lie score). Proč se Eysenck zaměřil právě na tyto osobnostní charakteristiky? Eysenck se domníval, že faktory introverze a neurotičnosti (emoční lability) umožňují popsat osobnost lépe než jiné faktory (*Svoboda, 1999*). Dává je do vztahu se čtyřmi klasickými temperamenty.

Obr. 1 znázorňuje vztah extroverze – introverze a neuroticismu – stability k starším systémům osobnosti (*Vonkomer, 1979*)



Sebeovládající	Nenucený
Spolehlivý	Čilý
Vyrovnaný	Bezstarostný
Pokojný	Vede, řídí

Stabilní

Eysenckův osobnostní dotazník tvoří 57 otázek, z nichž 24 měří extroverzi (“E. škála“), 24 položek diagnostikuje neurotické tendence (“N škála“) a 9 položek tvoří stupnici lži (“L škála“). Osoba, která dotazník zodpovídá, odpovídá na otázky buď ANO nebo NE. Doba testu je obvykle 5 – 15 minut. Věková hranice pro tento test není stanovena, je možné ho používat od 14 let výše (*Svoboda, 2008*).

Eysenckův osobnostní dotazník je používán v základním i aplikovaném výzkumu, používá se pro klinické i poradenské účely. Patří mezi nejrozšířenější osobnostní dotazníky – na celém světě. Tato obliba pramení i z toho, že je velmi jednoduchý pro testované osoby i pro examinátory (*Svoboda, 2008*).

1.3 Vyhodnocení získaných dat

Pro vyhodnocení dotazníku jsem použila deskriptivní (popisnou) statistiku. Tak jsem data mohla uspořádat prostřednictvím frekvenčních tabulek. Ve frekvenčních tabulkách byly hodnoty sledované proměnné seskupené do tříd, ke kterým byla následně přiřazena frekvence (četnost) výskytu. Takto seřazená data sloužily nejen k prezentaci, ale také k analýze a vyhodnocení výsledků.

Pro grafické znázornění výsledků z frekvenčních tabulek jsem použila statistický program PASW a softwarový program MS EXCEL. Data jsem znázornila pomocí koláčových diagramů a histogramů.

K testování některých hypotéz a srovnávání skupin (např. různé věkové skupiny, skupiny z hlediska délky létání), jsem použila χ^2 – kvadrát test. Výpočet jsem prováděla ve statistickém programu PASW. V tomto testu jsem především sledovala asymptotickou signifikanci; konkrétně kritickou hodnotu na úrovni $p = 0,05$, která určuje odlišnost mezi jednotlivými skupinami.

Eysenckův osobnostní dotazník byl zpracován na základě obecných principů stanovených pro tento dotazník. Dané odpovědi pomáhá vyhodnotit šablona. Každá odpověď je hodnocena jedním bodem. Další manipulace se skóre není nutné, srovnáváme je s normami. L škála při součtu 4- 5 a více bodů ukazuje, že pravděpodobně došlo ke zkreslování výsledků ve škálách extroverze a neuroticismu. Přibližné hodnoty extroverze a neuroticismu pro daný typ testu jsou v normě 9,45-11,95 u extroverze a u neuroticismu 8,93-12,79 (Svoboda, 2008). Ve frekvenčních tabulkách jsem poté znázornila celkový přehled průměrných hodnot extroverze, neuroticismu a lie score, vypočítaných ve statistickém programu PASW. Zároveň jsem v tabulkách označila směrodatnou odchylku, neboli rozptyl, který určuje rozptýlenost, nebo naopak koncentrovanost dat od společného průměru. Směrodatná odchylka byla vypočtená ve statistickém programu PASW. Míru variability získaných hodnot jsem následně znázornila v grafu. Průměrné hodnoty extroverze, neuroticismu a lie score jsem počítala pro různé skupiny. Pro srovnání těchto skupin jsem použila analýzu rozptylu při třech skupinách (tzv. Fischerův test). Výpočet jsem provedla ve statistickém programu PASW. V tomto testu jsem také sledovala hodnotu signifikance; konkrétně kritickou hodnotu na úrovni $p= 0,05$, která určuje odlišnost mezi jednotlivými skupinami.

1.4 Výsledky výzkumného projektu

2.4. 1 Výsledky dotazníku “flow“

Vyhodnocení jednotlivých položek dotazníku “flow“ je znázorněno níže prostřednictvím tabulek a grafů. Prožitek plynutí je v grafech označen pod svým anglickým názvem “flow“.

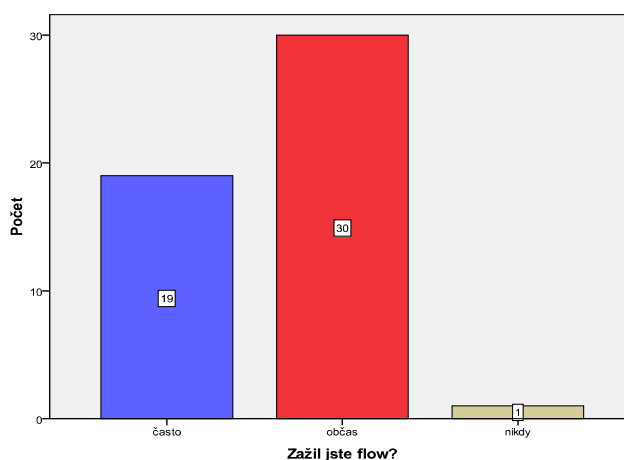
Nejdříve bylo prostřednictvím dotazníku zjišťováno, zda-li se piloti s prožitkem plynutí během svého života setkali. Na tuto otázku odpovědělo všech 50 respondentů. Tab. 4 a graf 4 prezentuje získaná data:

tab. 4 Prožitek plynutí v životě

Prožitek plynutí v životě	Počet	Procent
Často	19	38%
Občas	30	60%
Nikdy	1	2%
Celkem	50	100%



graf 4 Prožitek plynutí v životě



Z uvedených dat vyplývá, že 49 respondentů z celkového počtu 50 odpovědělo kladně na otázku “Zažil jste někdy v životě tento prožitek plynutí?” Graf 4 ukazuje, že nejčastěji uváděná byla odpověď “občas“, celkem si ji vybralo 30 respondentů. Druhou nejfrekventovanější odpovědí byla odpověď “často“ v četnosti 19 respondentů. Pouze jeden člověk prožitky plynutí během svého života nikdy nezažil. Lze tedy konstatovat, že oslovení piloti tyto prožitky ve svém životě zažili a nejvíce se u nich objevují v občasně frekvenci.

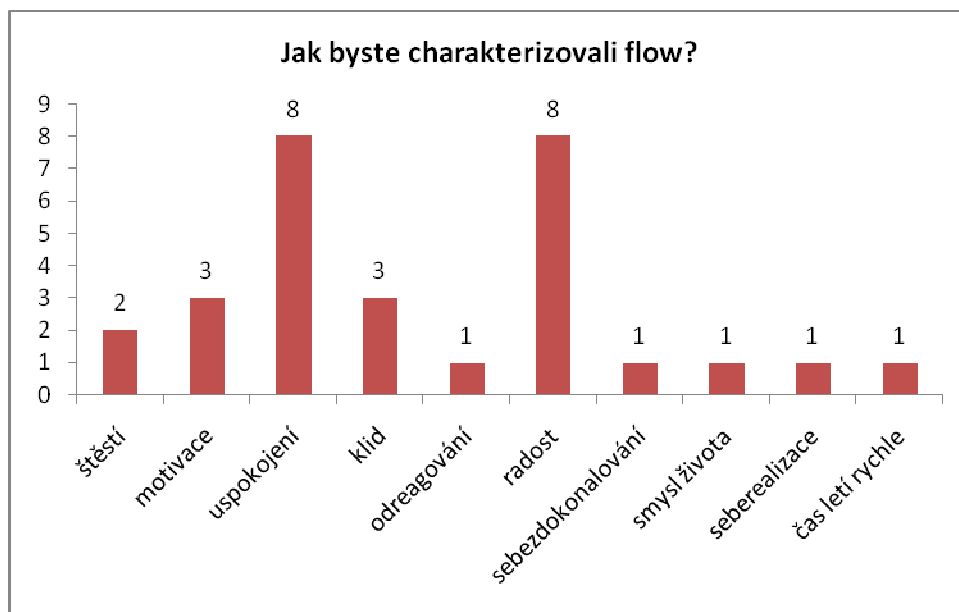
U respondentů, kteří měli zkušenosti s prožitkem plynutí, se zjišťovalo jejich vnímání prožitku plynutí. Na tuto otázku odpovědělo 29 respondentů. Tab. 5 a graf 5 uvádí výsledky:

tab. 5 Charakteristika prožitku plynutí

Jak byste prožitek plynutí charakterizoval?	Celkem	
	Počet	%
šťěstí	2	7
motivace	3	10
uspokojení	8	28
klid	3	10
odreagování	1	3
radost	8	28
sebezdokonalování	1	3
smysl života	1	3
seberealizace	1	3
čas letí rychle	1	3

graf 5

Charakteristika prožitku plynutí



Nejvíce respondentů, celkem 8 z celkového počtu 29, charakterizovalo prožitek plynutí jako určité “uspokojení“. Stejný počet respondentů označil prožitek plynutí za “radost“. 3 respondenti vnímali plynutí jako jistou formu “motivace“ a stejný počet respondentů označil plynutí jako “klid“. 2 respondenti chápali plynutí jako “štěstí“. Dále se ve vyplněných dotaznících objevily po jedné tyto odpovědi: “ smysl života“, “seberealizace“, “sebezdokonalování“, “čas letí rychle“ a “odreagování“. Uvedené odpovědi tedy ukazují, že oslovení piloti hodnotí vesměs prožitek plynutí jako pozitivní prožitek.

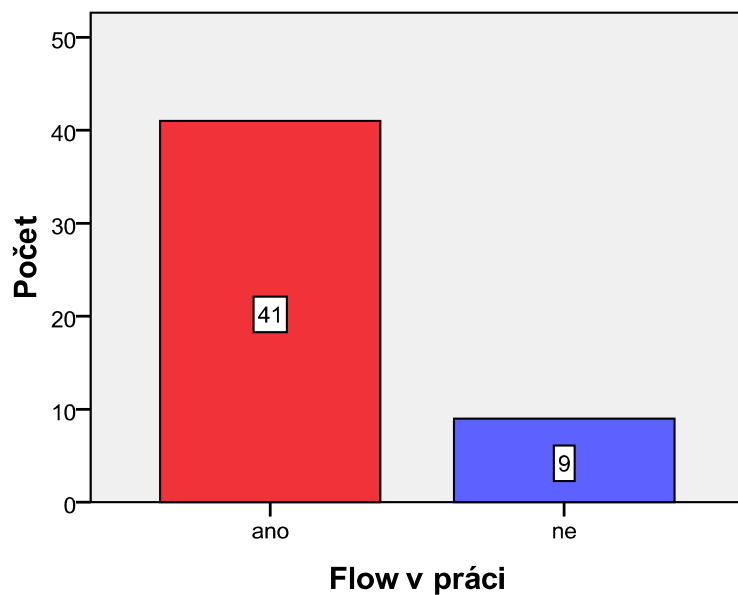
Otázka č. 2 zjišťovala různé formy prožitku plynutí u respondentů. Bylo možné zakroužkovat více odpovědí, neboť jsem předpokládala, že respondenti zažili plynutí v životě při různých příležitostech. Hodnoty získaných odpovědí jsou tedy vyšší než je počet respondentů.

Jedna z možných forem prožitku plynutí je prožitek plynutí v práci. Tab. 6 a graf 6 znázorňuje, kolik respondentů zažilo plynutí v práci a kolik naopak ne:

tab. 6 Prožitek plynutí v práci

Flow v práci	Počet	Procent
Ano	41	82 %
Ne	9	18 %
Celkem	50	100 %

graf 6 Prožitek plynutí v práci



Na grafu 6 můžeme vidět, že u 41 respondentů se prožitek plynutí během vykonávání profese objevil. Pouhých devět respondentů nemá zkušenost s prožitkem plynutí v práci. Převažují tedy jedinci, kteří prožitek plynutí v práci zažili.

Další formou prožitku plynutí je prožitek v partnerském vztahu.

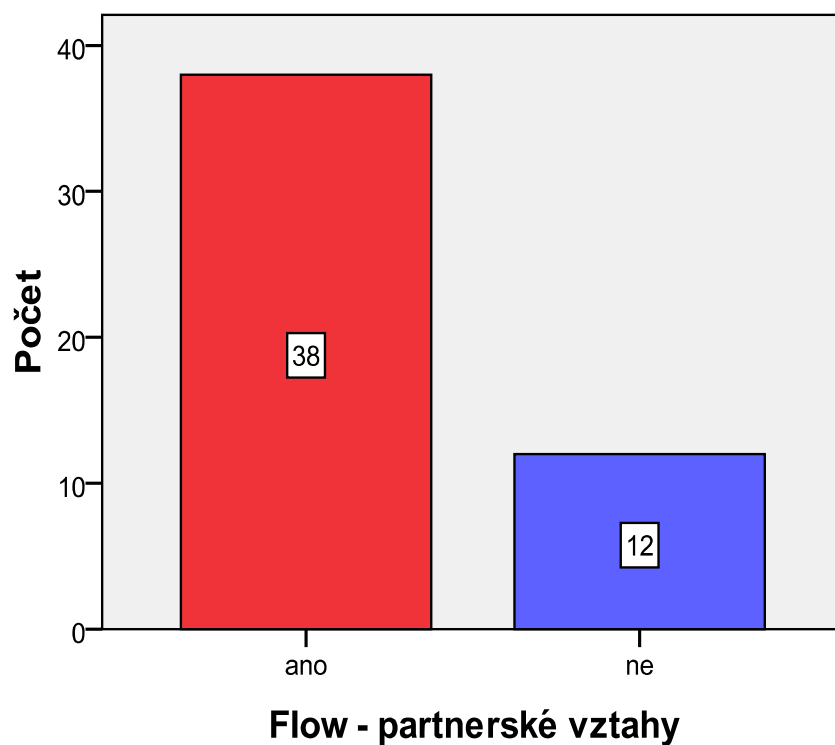
Tab. 7 a graf 7 ukazuje, kolik respondentů má zkušenost s touto formou prožitku:

tab. 7 **Prožitek plynutí v partnerském vztahu**

Prožitek v partnerských vztazích	Počet	Procenta
Ano	38	76 %
Ne	12	24 %
Celkem	50	100 %

graf 7

Prožitek plynutí v partnerském vztahu

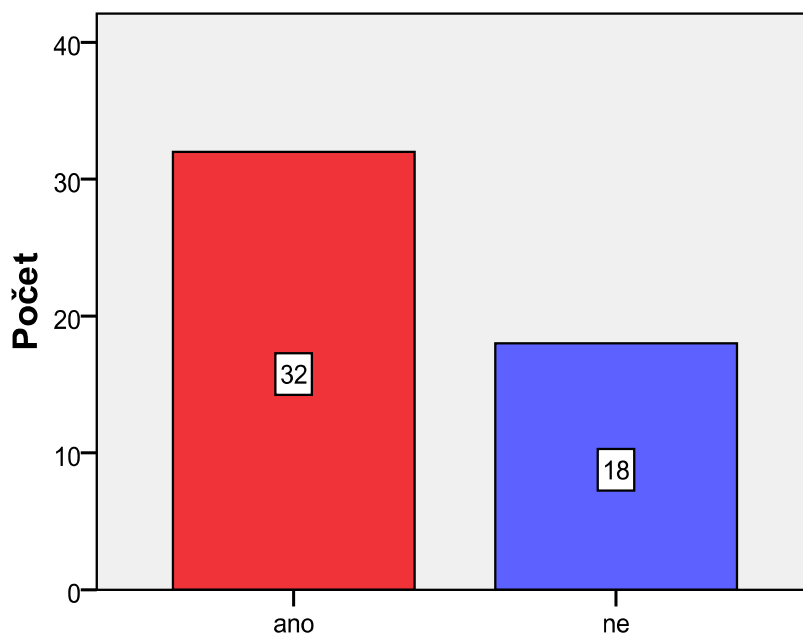


Z tab. 7 i grafu 7 vyplývá, že velký počet respondentů, celkem 38, prožitek plynutí zažilo i v partnerských vztazích. Naopak 12 respondentů prožitek plynutí v partnerských vztazích nepoznalo. Lze tedy usuzovat, že prožitek plynutí se u oslovených pilotů objevuje ve velké míře i v partnerských vztazích.

Tab. 8 zachycuje frekvence plynutí u respondentů při zájmových aktivitách:

Flow při zájmové aktivitě	Počet	Procenta
Ano	32	64 %
Ne	18	36 %
Celkem	50	100 %

Plynutí při zájmových aktivitách prezentuje také graf 8:



Flow - při zájmové aktivitě

Při zájmových aktivitách 32 respondentů zažilo prožitek plynutí. Naopak 18 respondentů se s plynutí během provozování zájmových aktivit nesetkalo.

⇒ Prožitky plynutí se u oslovených pilotů nejčastěji prosazují během vykonávání profese - tuto možnost zvolilo 82% všech respondentů. Druhou nejčastější formou plynutí je prožitek plynutí v partnerském vztahu, na tuto možnost kladně odpovědělo 76% z celkového počtu respondentů. Nejméně uváděnou formou prožitku byl prožitek při zájmové aktivitě – zde se prožitek plynutí prosazuje u 64% respondentů. Přesto jsou všechny tři formy prožitku plynutí zastoupeny frekventovaně.

V souvislosti s prožitkem plynutí v práci bylo zajímavé porovnat různé skupiny. Liší se četnost zastoupení prožitku plynutí u různých věkových skupin? A jaký vliv má délka vykonávání profese? Data u různých skupin jsem shrnula do tabulek a následně je porovnala i prostřednictvím statistických výpočtů.

tab. 9 Prožitek plynutí v práci z hlediska různých věkových skupin

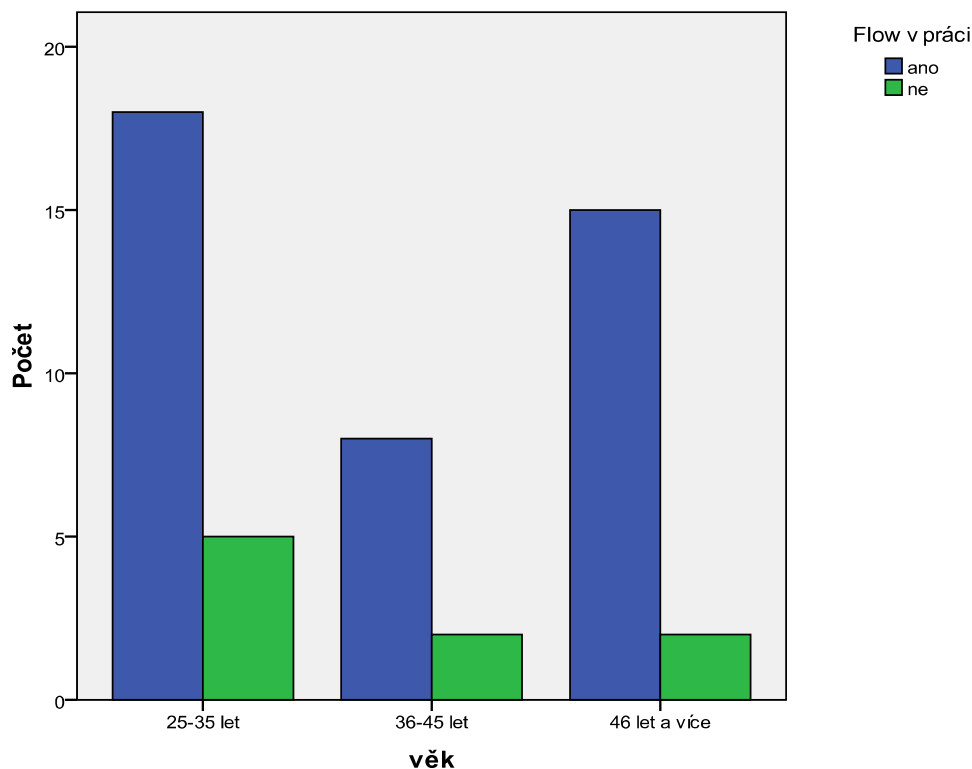
			Flow v práci		Celkem
			Ano	Ne	
Věk	25-35 let	Počet respondentů	18	5	23
		%	43,9%	55,6%	46,0%

36-45 let	Počet respondentů	8	2	10
	%	19,5%	22,2%	20,0%
46 let a více	Počet respondentů	15	2	17
	%	36,6%	22,2%	34,0%
Celkem	Celkový počet	41	9	50
	%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabulka 9 naznačuje, že počet oslovených osob, které v práci prožili prožitek plynutí, by mohl být u osob starších 46 let nápadně vyšší než v mladších skupinách (viz poměr odpovědí ANO a NE: 18:5, 8:2, 15:2).

Graf 9 ostatně také naznačuje rozdíl mezi poměry odpovědí ANO a NE u různých věkových skupin :

Graf 9 Prožitek plynutí v práci z hlediska různých věkových skupin



Pro srovnání různých věkových skupin z hlediska prožitku plynutí v práci jsem použila statistický výpočet prostřednictvím chí – kvadrát testu. Tab. 10 znázorňuje tento test:

tab. 10 Chí – kvadrát test

	Value χ^2	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	,693 ^a	2	,707
Likelihood Ratio	,731	2	,694
Linear-by-Linear Association	,623	1	,430
N of Valid Cases	50		

⇒ Asymptotická signifikance se neblížila testované hladině 0,05.

⇒ **Rozdíl v prožívání plynutí mezi různými věkovými skupinami pilotů nebyl statisticky průkazný. Je však naznačeno, že piloti starší 46 let by mohli v práci prožitek plynutí zažívat častěji než piloti mladší věkové skupiny.**

Tab. 11 a graf 10 srovnává skupiny osob, které se věnují profesi různě dlouhou dobu:

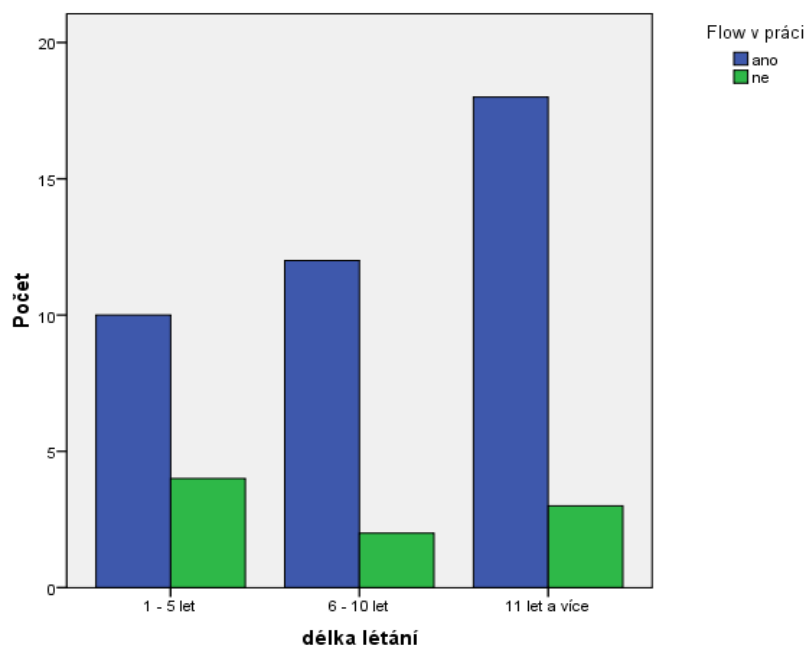
Tab. 11

Délka aktivního létání

			Flow v práci		Celkem
			Ano	Ne	
Létání	1 - 5 let	Počet respondentů	10	4	14
		%	25,0%	44,4%	28,6%
	6 - 10 let	Počet respondentů	12	2	14
		%	30,0%	22,2%	28,6%
	11 let a více	Počet respondentů	18	3	21
		%	45,0%	33,3%	42,9%
Celkem		Počet respondentů	40	9	49
		%	100,0%	100,0%	100,0%

Tab. 11 naznačuje, že počet oslovených osob, které v práci mají prožitek plynutí, by mohl být u osob s delší profesní praxí vyšší, než ve skupinách s kratší praxí (viz poměr odpovědí ANO a NE: 10:4, 12:2, 18:3).

Na to poukazuje i graf 10: **Délka aktivního létání**



Pro srovnání skupin s různou délkou aktivního létání jsem však použila statistický výpočet prostřednictvím chí – kvadrát testu. Tab. 12 znázorňuje tento chí – kvadrát test:

tab. 12 **Chí – kvadrát test**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,361 ^a	2	,506
Likelihood Ratio	1,278	2	,528
Linear-by-Linear Association	1,004	1	,316
N of Valid Cases	49		

⇒ Signifikance se neblíží k testované hladině 0,05.

- ⇒ **Rozdíl v prožívání plynutí mezi skupinami s různou délkou aktivního létání nebyl statisticky průkazný. Je však naznačeno, že s délkou vykonávání profese prožitek plynutí narůstá.**
- ⇒ **Obecně také platí, že počet osob, které plynutí zažili, je v kterékoli zkoumané skupině značně vyšší, než počet osob, které plynutí v práci nemají.**

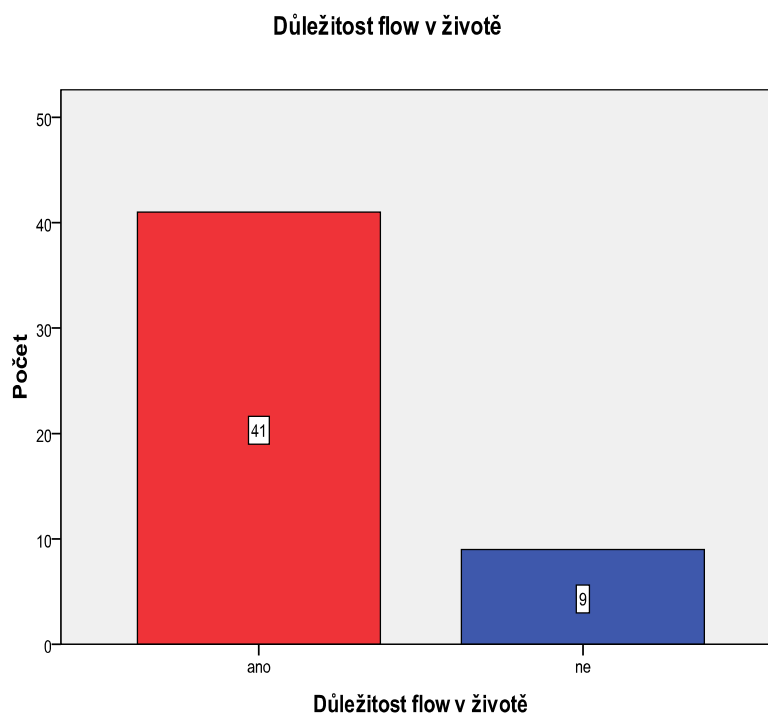
Prostřednictvím položek 4 a 5 bylo zjišťováno, zda je pro piloty prožitek plynutí důležitý v osobním a profesním životě. Na tyto dvě otázky odpovědělo všech 50 respondentů.

Tab. 13 a graf 11 shrnuje výslednou důležitost prožitku plynutí v životě:

tab.13 **Důležitost prožitku plynutí v životě**

Důležitost prožitku v životě	Počet	Procenta
Ano	41	82%
Ne	9	18%
Celkem	50	100%

graf 11



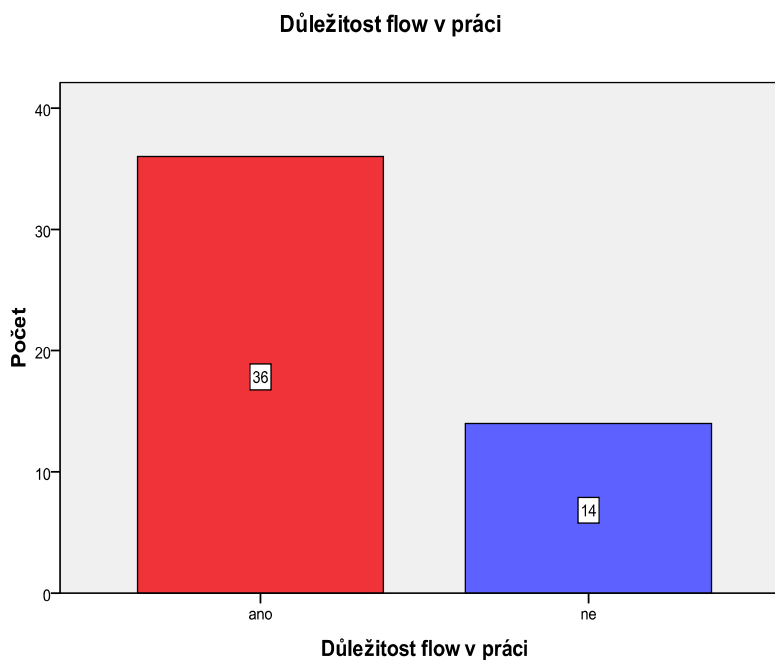
Z tabulky vidíme, že 82% respondentů uvedlo prožitek plynutí jako důležitý v osobním životě. Jen 18% respondentů nepovažuje přítomnost prožitku plynutí v osobním životě za důležitou.

Tabulka 14 a graf 12 znázorňují důležitost prožitku plynutí v práci:

tab. 14 **Důležitost prožitku plynutí v práci**

Flow v práci	Počet	Procenta
Ano	36	72%
Ne	14	28%
Celkem	50	100%

graf 12



Jak tedy vidíme z tab. 14 a grafu 12, celkem 72% pilotů uvedlo, že prožitek plynutí je v profesním životě důležitý. 28% nepovažuje prožitek plynutí ve své profesi za podstatný.

⇒ Po srovnání obou souborů osob můžeme vidět, že více respondentů, celkem 41, pokládá prožitek plynutí za podstatný v osobním životě. Prožitek plynutí v profesním životě je pak důležitý pro 36 oslovených pilotů.

Tab. 15 shrnuje získaná data z obou otázek a ukazuje, kolik respondentů odpovědělo na obě otázky kladně a také pro kolik respondentů není plynutí důležité ani v osobním, ani profesním životě.

tab. 15 **Důležitost prožitku plynutí**

Prožitek plynutí je důležitý	Celkem	
	počet	procent
V životě a v práci	34	70%
V životě, ale ne v práci	5	10%
V práci, ale ne v životě	1	2%
Ani v životě ani v práci	9	18%

⇒ Jak se můžeme přesvědčit, většina respondentů, tedy 70%, pokládá prožitek plynutí za důležitý jak pro osobní, tak pro profesní život. Naproti tomu 18% respondentů nepřirazuje prožitku plynutí váhu ani v osobním, ani profesním životě.

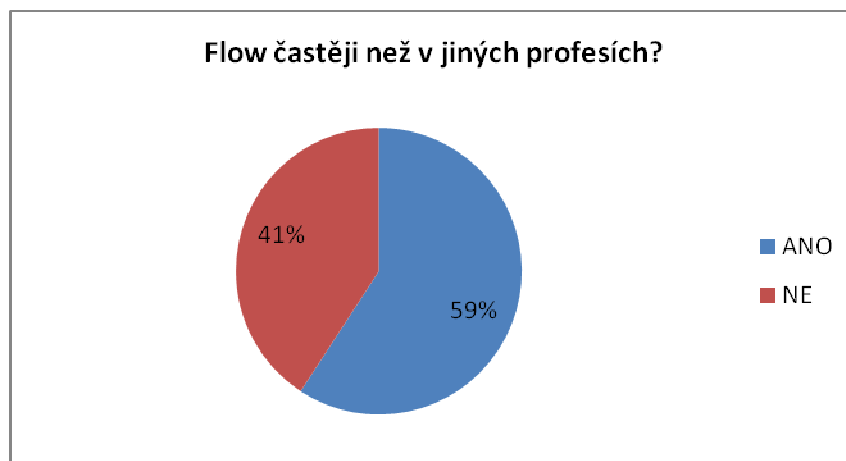
Odpovědi na otázku 6 zachycují, zda se dle pilotů vyskytuje plynutí v letecké profesi častěji než v jiných profesích. Na tuto otázku odpovědělo 49 respondentů. Tabulka 16 a graf 13 představuje získané hodnoty :

tab. 16

Prožitek plynutí častěji než v jiných profesích?

Plynutí častěji než v jiných profesích?		
	počet	v %
ANO	29	59%
NE	20	41%

graf 13



U této otázky jsou odpovědi poměrně vyrovnané.

⇒ **Nadpoloviční většina, 59% respondentů připustilo, že se prožitek plynutí může v letecké profesi objevovat častěji. 41% respondentů se domnívá, že šance na prosazení prožitku plynutí v jejich práci jsou stejné, jako v kterékoli jiné profesi.**

Odpovědi na otázku 7 ukazují, proč se piloti domnívají, že se flow v jejich profesi vyskytuje častěji. Tab. 17 a graf 14 shrnuje odpovědi:

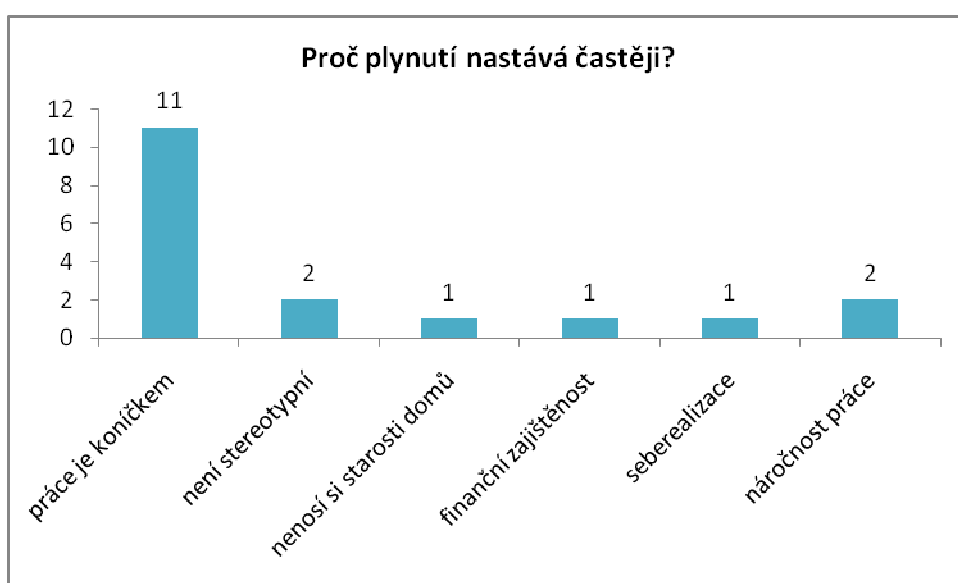
Tab. 17

Proč plynutí nastává častěji?

Proč plynutí nastává častěji	Celkem počet	v %

práce je koníčkem	11	61%
není stereotypní	2	11%
nenosí si starosti domů	1	6%
finanční zajištěnost	1	6%
seberealizace	1	6%
náročnost práce	2	11%

Graf 14



Z grafu 14 jednoznačně vyplývá nejčastější odpověď. Z 18 oslovených pilotů je pro 11 respondentů práce zároveň koníčkem, což umožňuje přítomnost prožitku v práci. 2 respondenti označili profesi pilota za nestereotypní. Další dva se domnívají, že velkou roli pro přítomnost prožitku plynutí hraje náročnost práce. Prožitek plynutí přináší i finanční zajištěnost, seberealizaci a to, že si piloti nenosí starosti z práce i domů – tyto odpovědi byly v dotazníku zastoupeny jednou. Všechny uvedené odpovědi tedy dle oslovených pilotů hrají roli při prosazení prožitku plynutí v práci.

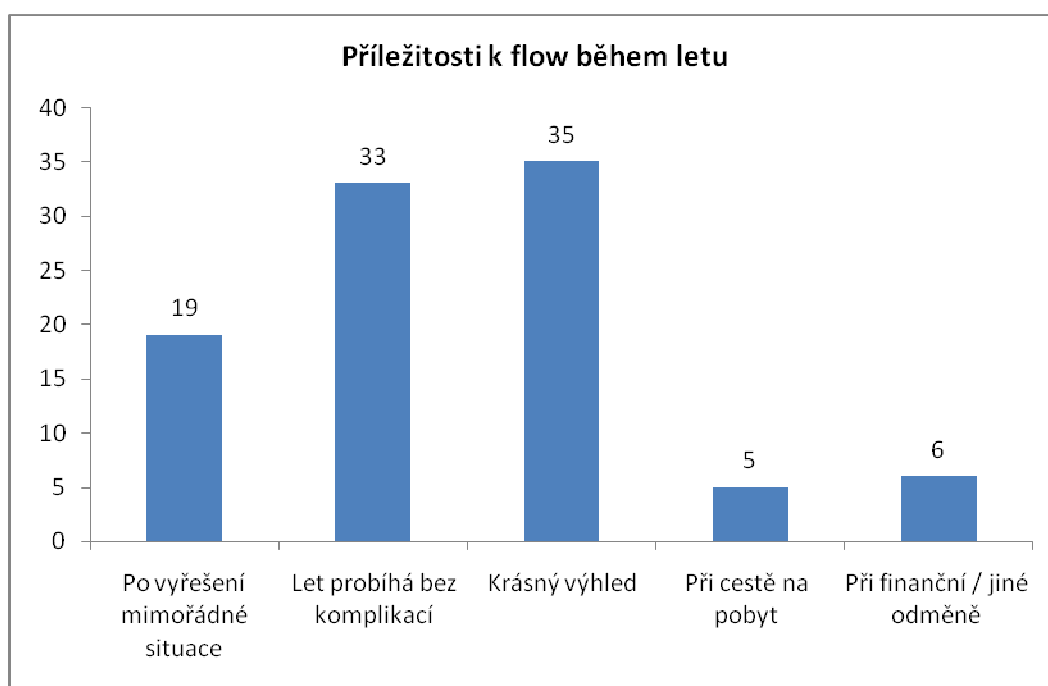
Zajímavá byla i data získaná z otázky 8: Při jaké příležitosti se nejčastěji během letu objevuje plynutí? Bylo možné zakroužkovat více odpovědí, neboť jsem předpokládala, že příležitostí k plynutí může být během letu víc. Hodnoty odpovědí jsou tedy větší, než je počet oslovených osob. Tabulka 18 a graf 15 shrnuje výsledky:

tab. 18

Při jaké příležitosti se plynutí dostavuje během letu?

Při jaké příležitosti se plynutí dostavuje během letu??	Celkem	
	počet	v %
Po vyřešení mimořádné situace	19	19%
Let probíhá bez komplikací	33	34%
Krásný výhled	35	36%
Při cestě na pobyt	5	5%
Při finanční / jiné odměně	6	6%

graf 15



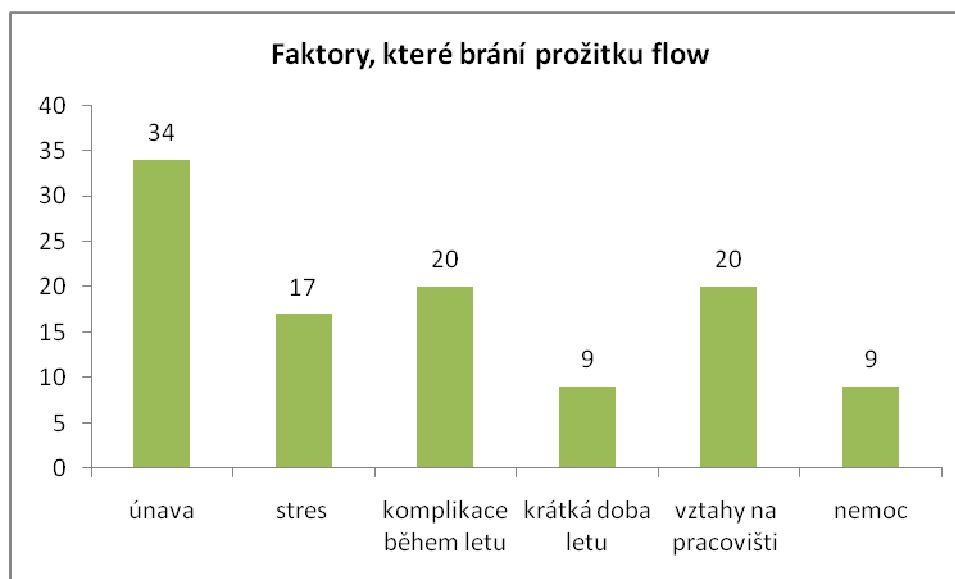
⇒ **Nejvíce oslovených pilotů, celkem 35 respondentů, zažívá plynutí při krásném výhledu, kterým může být například západ či východ slunce, let při úplňku, let nad horami či mořem, plynutí po mracích. Nepatrně méně, 33 respondentů uvedlo, že se plynutí dostavuje především, probíhá – li let bez komplikací. 19 respondentů zažívá prožitek plynutí po vyřešení nestandardní situace. 6 respondentů zažívá prožitek při finanční odměně a 5 takto naplňuje cesta na pobyt.**

Otázka 9 zjišťovala, co dle pilotů zabraňuje vzniku prožitku plynutí během letu. Bylo možné zakroužkovat více odpovědí, neboť jsem předpokládala, že faktorů, proč nedochází k plynutí, může být víc. Hodnoty odpovědí jsou tedy větší, než je počet oslovených osob. Tabulka 19 a graf 16 znázorňuje výsledné odpovědi:

tab. 19 **Faktory, které brání prožitku plynutí**

Proč k prožitkům plynutí nedochází během letu?	Počet	Procenta
únava	34	31%
stres	17	16%
komplikace během letu	20	18%
krátká doba letu	9	8%
vztahy na pracovišti	20	18%
nemoc	9	8%

graf 16



⇒ **Získaná data přinesla velmi zajímavá zjištění. Nejčastěji, celkem 34krát, byla uvedena únava jako důvod nepřítomnosti plynutí. 20 respondentů považuje za pádný důvod komplikace během letu a stejný počet respondentů uvedl jako překážku k plynutí vztahy na pracovišti. 17 respondentů uvedlo, že i stres hraje**

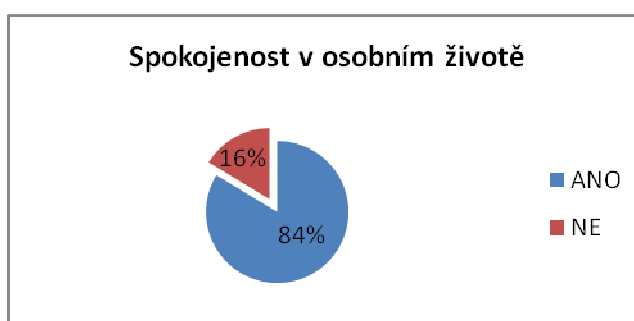
velkou roli. Důvodem může být dle 9 respondentů jak krátká doba letu, tak i nemoc pilota.

Z tab. 20 a grafu 17 je patrné, jak jsou oslovení piloti spokojeni v osobním životě:

tab. 20 **Spokojenost v osobním životě**

Spokojenost s tím, čeho dosáhli v osobním životě	Celkem	
	počet	v %
ANO	41	84%
NE	8	16%

graf 17



⇒ 41 respondentů z celkově 49 uvedených odpovědí je spokojeno s tím, čeho dosáhlo v osobním životě.

Tabulka 21 a graf 18 pak ukazuje, jak jsou oslovení piloti spokojeni v profesním životě:

tab. 21 **Spokojenost v profesním životě**

Spokojenost s tím, čeho dosáhli v profesním životě	Celkem	
	počet	v %
ANO	48	96%
NE	2	4%

graf 18



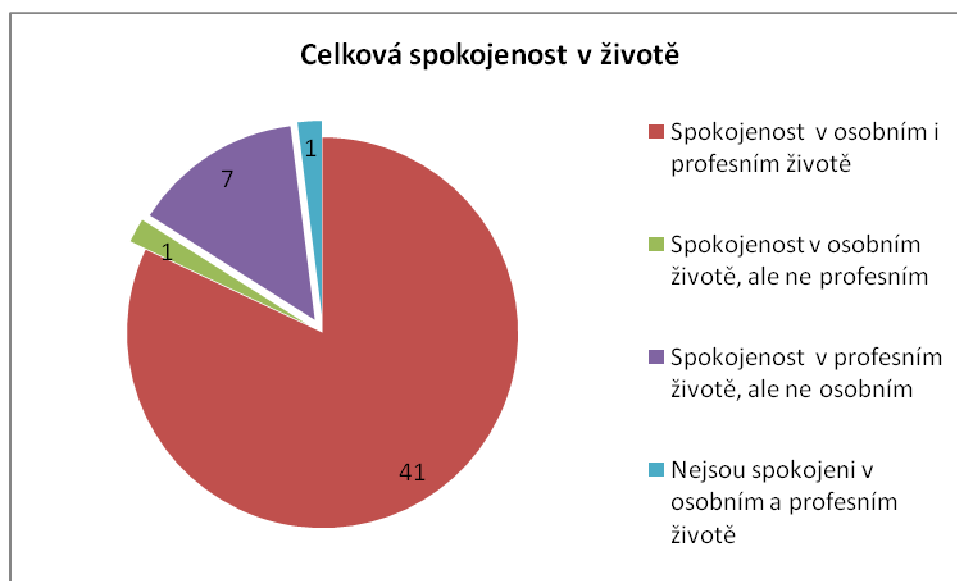
⇒ Na tuto otázku odpovědělo všech 50 respondentů a celkem 48 z nich odpovědělo kladně, tedy většina je spokojena s tím, čeho dosáhli v profesním životě.

Tab. 20 a 21 byly posléze shrnuty do jedné. Tab. 22 znázorňuje výsledky:

tab. 22 **Celková spokojenost v životě**

Celková spokojenost	Celkem	
	počet	v %
Spokojenost v osobním i profesním životě	41	82%
Spokojenost v osobním životě, ale ne profesním	1	2%
Spokojenost v profesním životě, ale ne osobním	7	14%
Nejsou spokojeni v osobním a profesním životě	1	2%

Graf 19



⇒ Celkem 41 respondentů z 50 je spokojeno s tím, čeho dosáhli v osobním životě i v práci. Nicméně převažuje spíše spokojenost s tím, čeho dosáhli v profesním životě než v osobním, a to v poměru 48: 41. Sedm jedinců je spokojeno s tím, čeho dosáhlo v profesním životě, ale není spokojeno s životem osobním. Jeden respondent je naopak spokojen s osobním životem, ale ne s profesním. A jeden respondent není spokojen s tím, čeho dosáhl v profesním ani v osobním životě.

Tab. 23 a graf 20 prezentuje, co je pro respondenty smyslem života. Na tuto otázku odpovědělo 26 respondentů.

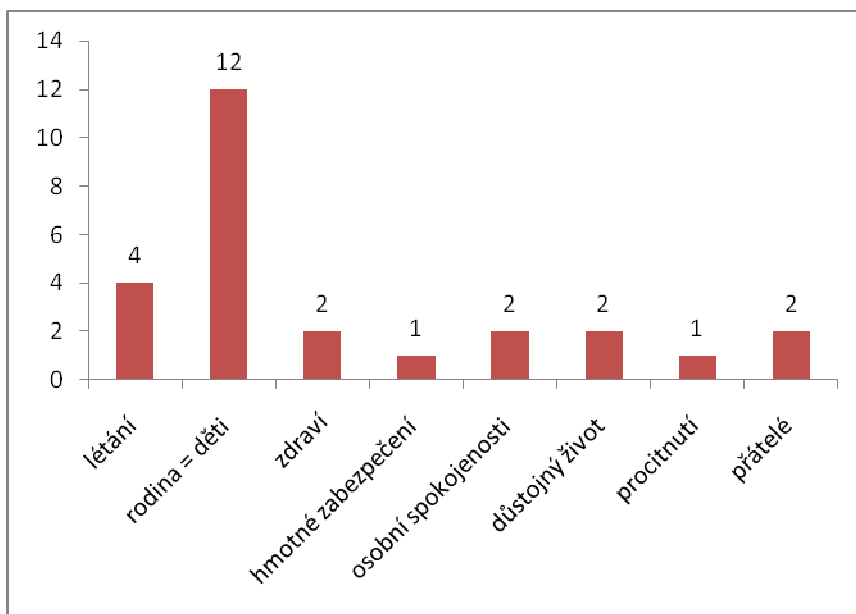
tab. 23

Smysl života

Smysl života	Celkem	
	počet	v %
létání	4	15%
rodina = děti	12	46%
zdraví	2	8%
hmotné zabezpečení	1	4%
osobní spokojenosti	2	8%
důstojný život	2	8%
procitnutí	1	4%
přátelé	2	8%

graf 20

Smysl života



⇒ Oslovení piloti přiřazují největší smysl rodině, především dětem. Druhým nejzastoupenějším smyslem je jejich profese, na tom se shodli celkem 4 respondenti. Po jedné se v dotazníku objevily odpovědi: “zdraví“, “hmotné zabezpečení“, “osobní spokojenost“, “důstojný život“, “prožití“, “přátelé“.

Tab. 24 a graf 21 prezentuje další výsledky, získané z otázky 13:

tab. 24 **Pocit kontroly nad vlastním životem**

Pocit kontroly nad životem	Celkem	
	počet	v %
ANO	44	88
NE	6	12

graf 21 **Pocit kontroly nad vlastním životem**



⇒ **44 respondentů se domnívá, že má svůj životní běh pod svou kontrolou.**

Jen 6 respondentů zastává názor, že svůj životní běh nemůže ovlivnit.

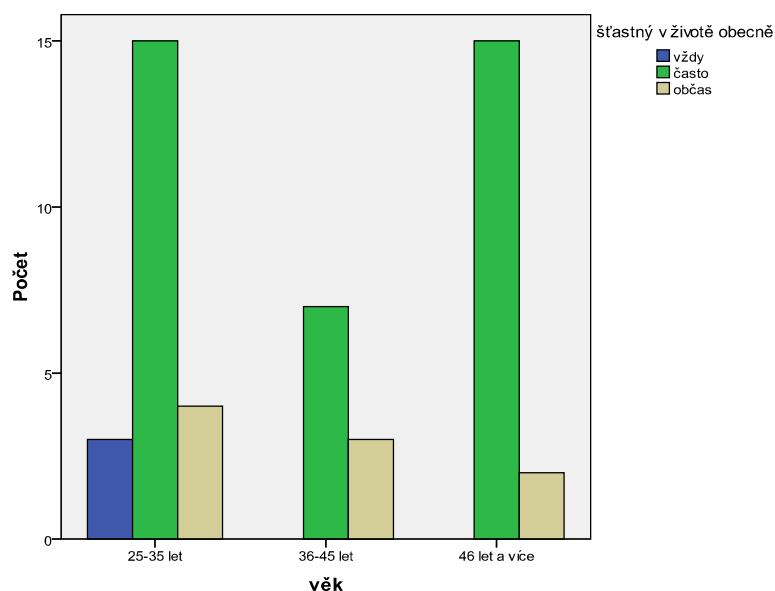
Prostřednictvím výzkumu bylo také vyšetřeno, kolik oslovených pilotů se cítí v životě obecně šťastných a v jaké frekvenci; zároveň byly rozlišeny různé věkové skupiny. Vyšetřeno bylo celkem 49 respondentů z 50.

Výsledky jsou znázorněny v tab. 25 a grafu 22:

tab. 25 **Pocit životního štěstí**

		šťastný v životě obecně			Celkem
		vždy	často	občas	
Věk	25-35 let	3	15	4	22
	36-45 let	0	7	3	10
	46 let a více	0	15	2	17
Celkem		3	37	9	49

Graf 22 **Pocit životního štěstí**



Graf 22 naznačuje, že nejvíce zvolenou odpovědí byla možnost “často“ a to ve všech věkových skupinách. Vyšší zastoupení odpovědi “často“ je vidět ve věkových skupinách 26 – 35 let a 46 let a více. U každé věkové skupiny byla zastoupená i odpověď “občas“. Možnost odpovědi “vždy“ si zvolili 3 respondenti z věkové skupiny 25 – 35 let. Zajímavé je, že žádný z respondentů nezvolil odpověď “nikdy“.

Data z tabulky 25 byly zpracovány prostřednictvím chí – kvadrát testu.

Tab. 26 znázorňuje tento test:

tab. 26

Chí – kvadrát test

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,384 ^a	4	,250
Likelihood Ratio	6,434	4	,169
Linear-by-Linear Association	,288	1	,592
N of Valid Cases	49		

Asymptotická signifikance se neblížila testované hladině 0,05.

⇒ Rozdíl mezi skupinami z hlediska pocitu životního štěstí nebyl v daném souboru statisticky průkazný. Bylo však naznačeno, že ve 2 věkových skupinách, tedy ve skupině 26 – 35 let a 46 let a více, by mohl být pocit životního štěstí zastoupen častěji.

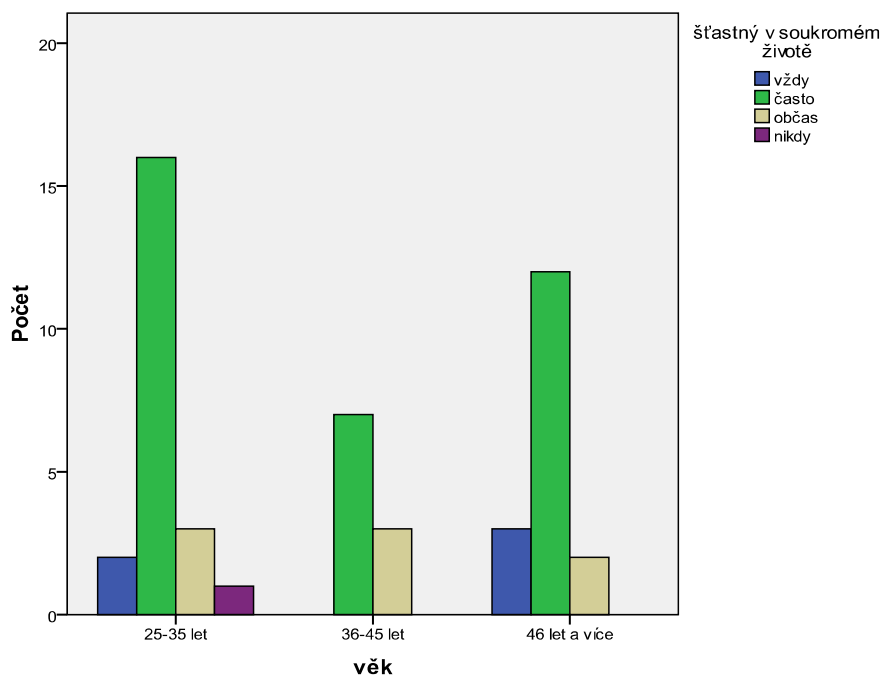
Tab. 27 a graf 23 znázorňuje pocit štěstí respondentů v osobním životě.

tab. 27 **Pocit štěstí v osobním životě**

	Šťastný v soukromém životě				Celkem
	vždy	často	občas	nikdy	

Věk	25-35 let	2	16	3	1	22
	36-45 let	0	7	3	0	10
	46 let a více	3	12	2	0	17
Celkem		5	35	8	1	49

graf 23 **Pocit štěstí v osobním životě**



Jak graf 23 naznačuje, zastoupeny jsou všechny odpovědi. 1 respondent z věkové skupiny 25 – 35 let zvolil odpověď “nikdy“, nikdy se tedy ve svém osobním životě necítí šťastný. 3 respondenti z věkové skupiny 46 let a více a 2 respondenti z věkové skupiny 25 – 35 let se naopak v soukromém životě cítí šťastní “vždy“. Nejvíce se respondenti ze všech věkových skupin se cítí šťastní “často“ ve svém soukromém životě, a to především respondenti ve věkových skupinách 25 – 35 let a 46 let a více. 3 respondenti z věkových skupin 25 – 35 let a 36 – 45 let si vybrali možnost „občas“, stejně jako 2 respondenti z věkové skupiny 46 let a více.

Data z tabulky 27 byly zpracovány prostřednictvím chí – kvadrát testu.

Tab. 28 znázorňuje tento test:

tab. 28

Chí – kvadrát test

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,666 ^a	6	,587
Likelihood Ratio	5,695	6	,458
Linear-by-Linear Association	,921	1	,337
N of Valid Cases	49		

Asymptotická signifikance se neblížila testované hladině 0,05.

⇒ **Rozdíl mezi skupinami z hlediska pocitu štěstí v osobním životě nebyl v daném souboru statisticky průkazný. Bylo však naznačeno, že nejvíce se respondenti ze všech věkových skupin se cítí šťastní “často“ ve svém soukromém životě, a tento pocit by mohl převažovat především ve věkových skupinách 25 – 35 let a 46 let a více.**

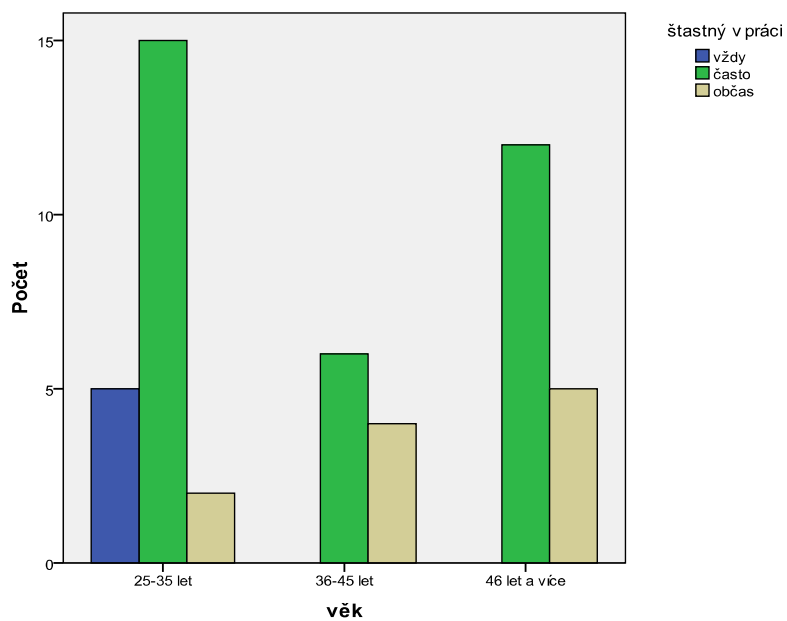
Tabulka 29 a graf 24 mapuje pocit štěstí v profesním životě:

tab. 29 **Pocit štěstí v profesním životě**

	Šťastný v práci			Celkem
	vždy	často	občas	

Věk	25-35 let	5	15	2	22
	36-45 let	0	6	4	10
	46 let a více	0	12	5	17
Celkem		5	33	11	49

Graf 24 Pociť štěstí v profesním životě



Data z tabulky 29 byly zpracovány prostřednictvím chí – kvadrát testu.

Tab. 30 znázorňuje tento test:

tab. 30

Chí – kvadrát test

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,733 ^a	4	,045
Likelihood Ratio	11,826	4	,019
Linear-by-Linear Association	6,059	1	,014
N of Valid Cases	49		

Jak můžeme vidět, zde se asymptotická signifikance přibližuje testované hladině 0,05.

⇒ Rozdíl mezi věkovými skupinami z hlediska pocitu štěstí v profesním životě je statisticky průkazný. Nejšťastnější se v práci je nejmladší skupina pilotů, kdy z celkového počtu 22 se cítí 5 v práci šťastných vždy, 15 “často“ a 2 “občas“. Nikdo z nich nevedl, že by se v práci necítil šťastný “nikdy“, stejně jako v dalších věkových skupinách. Druhá nejvíce šťastná skupina v práci je věková skupina 46 let a více, kde se 12 jedinců cítí v práci šťastných “často“ a 5 “občas“. Třetí skupina pilotů ve věku 36 – 45 let se ale také cítí poměrně šťastná, z 10 respondentů se jich v práci cítí 6 šťastných “často“ a 4 “občas“.

1.4.2 Výsledky Eysenckova osobnostního dotazníku

Hodnota extroverze, neuroticismu a lie score byla vypočítána na základě obecných principů stanovených pro Eysenckův dotazník. Hodnoty byly vypočteny u 49 respondentů.

V tab. 31 můžeme vidět minimální a maximální dosažené hodnoty extroverze, neuroticismu, lie score. Nejvyšší možná dosažitelná hodnota extroverze a neuroticismu byla 24, u lie score mohli respondenti dosáhnout maximálně hodnoty 9. Tab. 31 znázorňuje také průměrné hodnoty extroverze, neuroticismu a lie score ve skupině. V neposlední řadě je v tab. 31 uvedena směrodatná odchylka (neboli míra, ve které se jednotlivé údaje odlišují od společného aritmetického průměru).

tab.31 **Hodnoty extroverze, neuroticismu, lie score u daného souboru**

	Počet respondentů	Minimální hodnota	Maximální hodnota	Průměr	Odchylka
Extroverze	49	6	22	14,33	3,676
Neuroticismus	49	0	16	4,27	3,161
Lie score	49	1	7	3,22	1,123

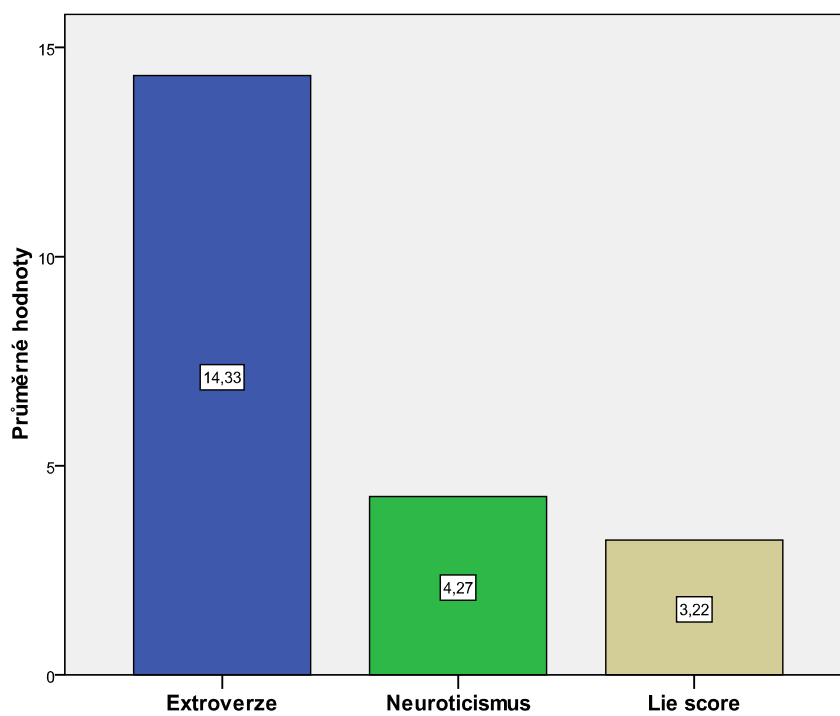
Celkově o výzkumném vzorku můžeme říci, že ve skupině jsou zastoupeny osoby převážně extrovertní, byť variance v dimenzi dosažených hodnot je poměrně široká (od 6 do 22).

Z hlediska neuroticismu se většinou jedná o osoby s nízkou hodnotou neuroticismu, jen výjimečně se objeví jedinci s vyšším neuroticismem. Jedná se tedy o skupinu s poměrně nízkým stupněm neuroticismu, ale s relativně většími individuálními rozdíly.

Rozložení hodnot lie score je poměrně symetrické, není příliš vysoké. Můžeme tedy soudit, že se jedná o data relativně spolehlivá a nezatížená chybou zkreslených odpovědí. Nebylo tedy nutné žádnou ze sledovaných osob vyloučit pro nespolehlivost údajů.

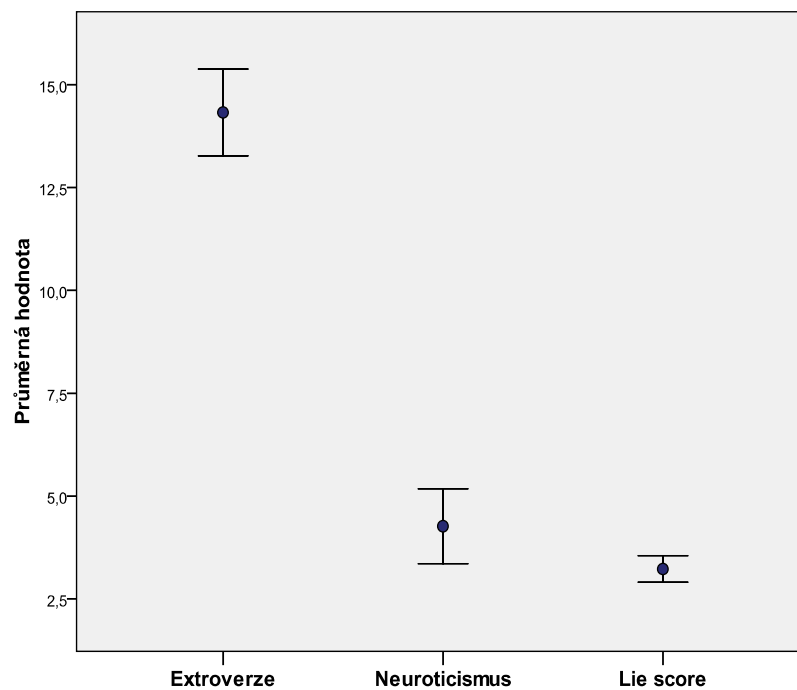
V grafu 25 jsou znázorněny průměrné dosažené hodnoty extroverze, neuroticismu, lie score:

graf 25 Průměrné dosažené hodnoty extroverze, neuroticismu, lie score



V grafu 26 je znázorněna variabilita získaných dat:

graf 26 Variabilita získaných dat



Analýza rozptylu

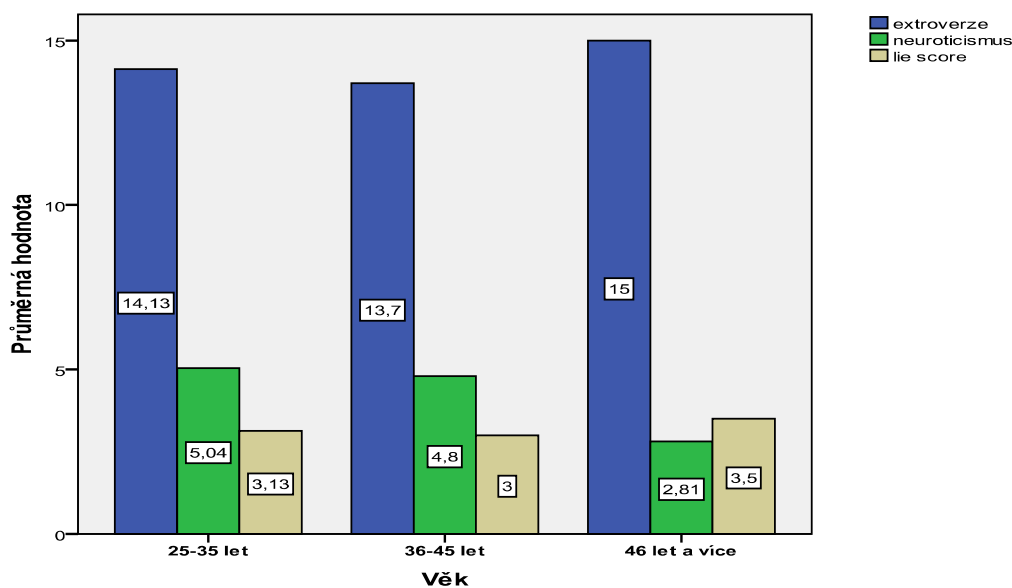
Pro analýzu rozptylu extroverze, neuroticismu a lie score u různých věkových skupin, bylo použito 49 vyplněných dotazníků:

tab. 32 Průměrné hodnoty extroverze, neuroticismu a lie score u tří věkových skupin

Věk		Extroverze	Neuroticismus	Lie score
25-35 let	Počet	23	23	23
	Průměrná hodnota	14,13	5,04	3,13
	Odchylka	3,533	3,711	1,100
36-45 let	Počet	10	10	10
	Průměrná hodnota	13,70	4,80	3,00
	Odchylka	4,029	2,974	1,491
46 let a více	Počet	16	16	16
	Průměrná hodnota	15,00	2,81	3,50
	Odchylka	3,795	1,759	,894
Celkem	Počet	49	49	49
	Průměrná hodnota	14,33	4,27	3,22
	Odchylka	3,676	3,161	1,123

Jak tabulka 32 i graf 27 naznačuje, rozdíl v průměrných hodnotách extroverze mezi věkovými skupinami není příliš velký. Nejvyšší hodnoty dosahuje věková skupina 46 let a více. Poměrně analogické hodnoty vykazuje i hodnota lie score, která se v průměru pohybuje na hodnotě 3. Rozdíl však může být mezi skupinami z hlediska neuroticismu, kde zdá se, s vyšším věkem klesá, a to nápadně u skupiny nejstarší.

Graf 27: Průměrné hodnoty extroverze, neuroticismu a lie score u tří věkových skupin



		Sum of Squares	df	Mean square	F	Signifikance
extroverze * věk	Between Groups (Combined)	12,067	2	6,033	,436	,649
	Within Groups	636,709	46	13,841		
	Total	648,776	48			
neuroticismus * věk	Between Groups (Combined)	50,557	2	25,278	2,711	,077
	Within Groups	428,994	46	9,326		
	Total	479,551	48			
lie score * věk	Between Groups (Combined)	1,922	2	,961	,754	,476
	Within Groups	58,609	46	1,274		
	Total	60,531	48			

Tab. 33 Analýza rozptylu – statistický výpočet

⇒ Sledujeme – li analýzu rozptylu extroverze a lie score v tab. 33, hodnota signifikance se neblíží k testované hladině 0,05. Soudíme proto, že věkové rozdíly se pohybují v mezi náhodného kolísání. Hodnoty extroverze ani lie score se tedy v jednotlivých věkových skupinách neliší. U neuroticismu se však signifikance se blíží k testové hladině 0,05. Věkové skupiny jsou z hlediska průměrných hodnot neuroticismu nápadnější a hodnota neuroticismu se snižuje s věkem.

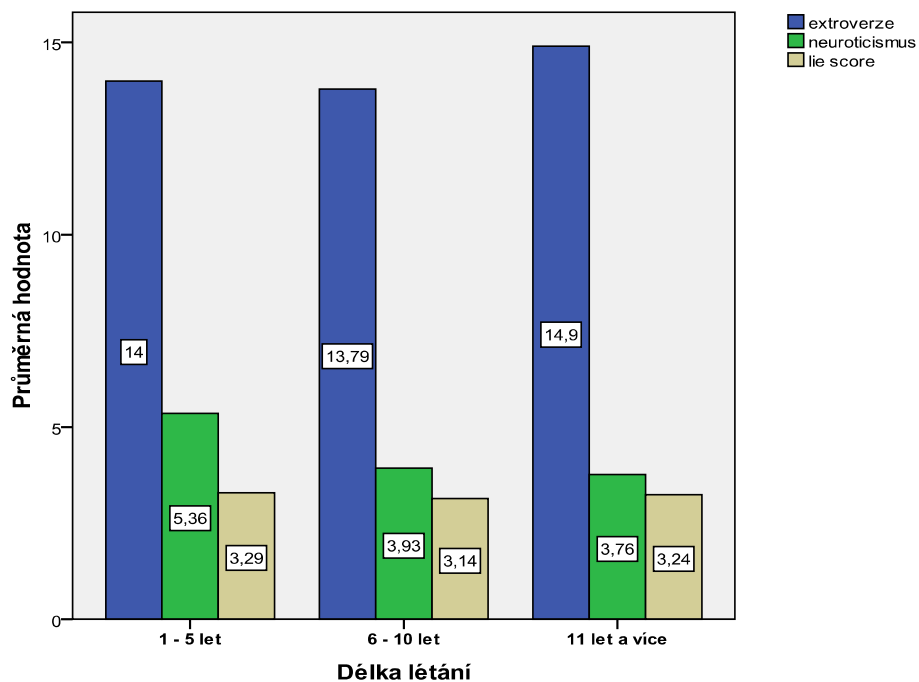
U zjištěných dat jsem vypočítala analýzu rozptylu také pro sledování délky létání (tab. 34).

tab. 34 **Průměrné hodnoty extroverze, neuroticismu a lie score u různé délky létání**

Délka létání		Extroverze	Neuroticismus	Liescore
1 - 5 let	Počet	14	14	14
	Průměrná hodnota	14,00	5,36	3,29
	Odchylka	3,981	3,895	1,069
6 - 10 let	Počet	14	14	14
	Průměrná hodnota	13,79	3,93	3,14
	Odchylka	3,641	2,973	1,460
11 let a více	Počet	21	21	21
	Průměrná hodnota	14,90	3,76	3,24
	Odchylka	3,590	2,682	,944
Celkem	Počet	49	49	49
	Průměrná hodnota	14,33	4,27	3,22
	Odchylka	3,676	3,161	1,123

Jak tabulka 34 a graf 28 naznačuje, rozdíl v průměrných hodnotách extroverze mezi skupinami s různou délkou létání není příliš velký. Nejvyšší hodnoty extroverze opět dosahuje věková skupina 46 let a více. Analogické hodnoty vykazuje hodnota lie score, která se v průměru pohybuje na hodnotě 3. Rozdílnější mezi skupinami se zdá být míra neuroticismu, která klesá s delší dobou létání.

graf 28 Průměrné hodnoty extroverze, neuroticismu a lie score u různé délky létání



Tab. 36 Analýza rozptylu – statistický výpočet

tab. 35

		Sum of Squares	df	Mean Square	F
Extroverze * délka létání	Between Groups (Combined)	12,609	2	6,304	,456
	Within Groups	636,167	46	13,830	
	Total	648,776	48		
Neuroticismus * délka létání	Between Groups (Combined)	23,599	2	11,799	1,190
	Within Groups	455,952	46	9,912	
	Total	479,551	48		
Lie score * délka létání	Between Groups (Combined)	,150	2	,075	,057
	Within Groups	60,381	46	1,313	
	Total	60,531	48		

⇒ Sledujeme – li hodnotu extroverze, neuroticismu a lie score, hodnota signifikance se ani v jednom případě neblíží k testované hladině 0,05. Skupiny s různou délkou létání se tedy statisticky neliší. Skupiny jsou mírou extroverze, neuroticismu a lie score statisticky homogenní. Bylo však naznačeno, že hodnota neuroticismu by mohla klesat s delší dobou létání.

Tab. 36 znázorňuje průměrné hodnoty extroverze, neuroticismu a lie score u jedinců, kteří mají zkušenost s prožitkem plynutí v práci.

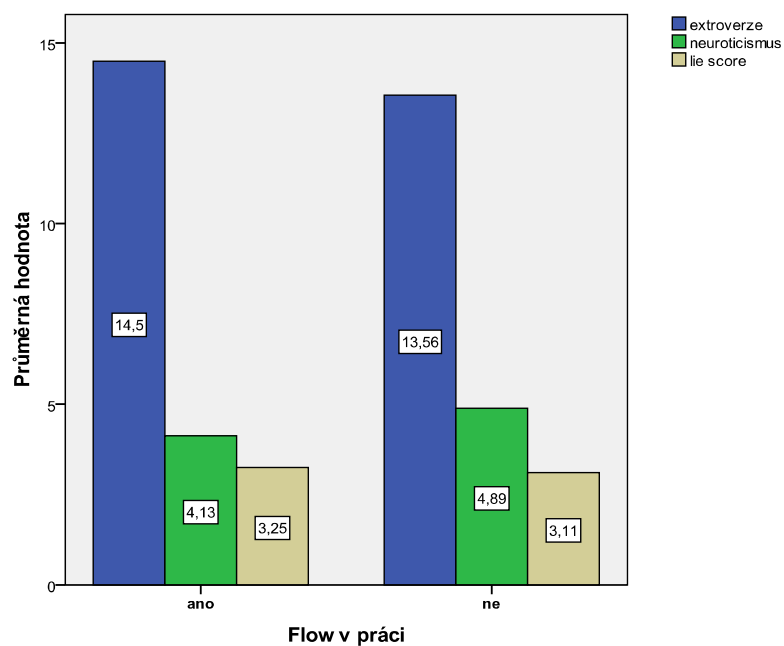
tab. 36 Zkušenost s prožitkem plynutí v práci

Flow v práci		Extroverze	Neuroticismus	Lie score
Ano	Počet	40	40	40
	Průměr	14,50	4,13	3,25
	Odchylka	3,588	3,172	1,127
Ne	Počet	9	9	9
	Průměr	13,56	4,89	3,11
	Odchylka	4,187	3,219	1,167
Celkem	Počet	49	49	49
	Průměr	14,33	4,27	3,22
	Odchylka	3,676	3,161	1,123

Tab. 36 udává, že se jedná o jedince spíše extrovertní povahy, s nižší mírou neuroticismu a ne příliš vysokými hodnotami lie score. Tato tabulka také naznačuje, že jsou extrovertnější povahy než jedinci, kteří plynutí v práci nezažívají. Hodnota neuroticismu se

zdá být naopak u jedinců, kteří zažili plynutí v práci nižší než u těch, kteří plynutí nezažili. Výsledky vidíme také na grafu 29.

Graf 29 Zkušenost s prožitkem plynutí v práci



Tab. 37 Analýza rozptylu – statistický výpočet

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Extroverze * Flow v práci	Between Groups	(Combined)	6,553	1	6,553	,480	,49
	Within Groups		642,222	47	13,664		
	Total		648,776	48			
Neuroticismus * Flow v práci	Between Groups	(Combined)	4,287	1	4,287	,424	,51
	Within Groups		475,264	47	10,112		
	Total		479,551	48			
Lie score * Flow v práci	Between Groups	(Combined)	,142	1	,142	,110	,74
	Within Groups		60,389	47	1,285		
	Total		60,531	48			

⇒ Statistický test v tab. 37 ukazuje, že rozdíl mezi oběma skupinami nebyl statisticky průkazný, takže jsou skupiny mírou extroverze, neuroticismu a lie score relativně homogenní. Bylo však naznačeno, že hodnota neuroticismu by mohla být nižší u jedinců, kteří zažili plynutí v práci nižší než u těch, kteří plynutí v práci nezažili.

V tab. 38 a v tab. 39 jsou pro zajímavost uvedeny průměrné hodnoty extroverze, neuroticismu a lie score v dalších oblastech, kde se vyskytuje plynutí:

tab. 38

Flow - partnerské vztahy		Extroverze	Neuroticismus	Lie score
Ano	Počet	37	37	37
	Průměr	14,62	4,59	3,16
	Odchylka	3,961	3,175	1,167
Ne	Počet	12	12	12
	Průměr	13,42	3,25	3,42
	Odchylka	2,539	3,019	,996

Celkem	Počet	49	49	49
	Průměr	14,33	4,27	3,22
	odchylka	3,676	3,161	1,123

tab. 39

Flow při zájmové aktivitě		Extroverze	Neuroticismus	Lie score
Ano	Počet	32	32	32
	Průměr	14,16	4,66	3,09
	Odchylka	3,977	3,525	1,118
Ne	Počet	17	17	17
	Průměr	14,65	3,53	3,47
	Odchylka	3,121	2,239	1,125
Celkem	Počet	49	49	49
	Průměr	14,33	4,27	3,22
	Odchylka	3,676	3,161	1,123

⇒ Z uvedených tabulek je patrné, že se hodnoty extroverze a lie score se významně neliší, porovnáme – li různé oblasti, ve kterých se plynutí u pilotů vyskytuje. Z tabulek je však naznačeno, že hodnota neuroticismu je relativně nižší u osob, kteří plynutí neprožívaly v osobním životě a zájmové aktivitě. Statistický test však neprokázal odlišnosti mezi jednotlivými skupinami.

2.5 Shrnutí výsledků výzkumného projektu

V závěrečném shrnutí získaných přístupím k verifikaci hypotéz.

Základní hypotéza: Prožitky plynutí se mohou prosazovat v náročné letecké profesi

- Z výsledků dotazníkového šetření vyplynulo, že oslovení piloti prožitek plynutí ve svém životě zažili, a nejvíce se u nich objevují v občasně frekvenci (viz tab. 4). Piloti hodnotili prožitek plynutí pozitivně (viz tab. 5). Prožitek plynutí se u oslovených pilotů nejčastěji prosazuje během vykonávání profese; tuto možnost zvolilo 82% všech respondentů. Druhou nejčastější uvedenou možností, kde se

plynutí objevuje, jsou partnerské vztahy, na tuto možnost kladně odpovědělo 76% z celkového počtu respondentů. Nejméně uváděnou možností byly zájmové aktivity – zde se prožitky plynutí prosazují u 64% respondentů. Ve všech třech skupinách se jedná o velmi frekventované zastoupení prožitku plynutí (viz tab. 6 - 8).

⇒ **Základní hypotéza se potvrdila** a soudíme, že u profese pilotů se prožitek plynutí vyskytuje často.

Hypotéza 2 : Piloti, u kterých se flow prosazuje, budou spíše introvertní povahy, s nízkou emoční labilitou.

- Jedinci, u kterých se plynutí vyskytuje, jsou naopak spíše extrovertní povahy, s nižší mírou emoční lability. Úroveň nízké emoční lability u pilotů potvrdily i další psychologické výzkumy v oblasti letectví. Povahové rysy se neliší od skupiny jedinců, kteří plynutí nezažívají. To potvrdilo i statistické testování (viz tab.36)

⇒ **Hypotéza 2 byla částečně prokázána**

Hypotéza 3: Očekávám rozdíly mezi jednotlivými skupinami v prožívání plynutí.

- Co se týče prožitku plynutí, nebyly shledány rozdíly mezi různými věkovými skupinami ani mezi skupinami s různou délkou létání. Zastoupení prožitku plynutí tedy bylo v různých věkových skupinách (viz tab. 10) a v různých skupinách s délkou létání (viz tab. 12) homogenní. Zároveň míra extroverze,

neuroticismu i lie score byla stejná u skupiny jedinců, kteří zažili prožitek plynutí v práci jako u těch, kteří plynutí nezažili.

⇒ **Hypotéza 3 se neprokázala**

Hypotéza 4: Piloti budou pravděpodobně pokládat plynutí za důležité pro osobní život

i pro vykonávání jejich profese.

- Většina respondentů, tedy 70%, pokládá prožitek plynutí za důležitý jak pro osobní, tak pro profesní život (viz tab. 15). Prožitku flow přiřazují respondenti poněkud větší váhu v osobním životě, na čemž se shodlo 82% dotazovaných (viz tab. 13).

⇒ **Hypotéza 4 se potvrdila**

Hypotéza 5: Prožitky se dostavují po vyřešení nestandardní situace

- Vyhodnocení výzkumu ukazuje, že největší počet oslovených pilotů, celkem 36% oslovených, zažívá plynutí při krásném výhledu, kterým může být například západ či východ slunce, let při úplňku, let nad horami či mořem, plynutí po mracích aj. (viz tab. 18).

⇒ **Hypotéza 5 nebyla prokázána**

Hypotéza 6: Únava může být zásadním faktorem, který brání prosazení prožitku

- V dotazníku byla označena únava největším počtem respondentů jako překážka vzniku prožitku plynutí (31% pilotů) (viz tab. 19)

⇒ **Hypotéza 6 se potvrdila**

Hypotéza 7: Jedinci budou spíše spokojeni s tím, čeho dosáhli v profesním i osobním životě.

- Výsledky šetření udávají, že celkem 82% oslovených pilotů je spokojeno s tím, čeho dosáhli v osobním životě i v práci. Převažuje spíše spokojenost s tím, čeho dosáhli v profesním životě než v osobním, a to v poměru odpovědí 48: 41. (viz tab. 20 – 22).

⇒ **Hypotéza 7 se prokázala**

3. Diskuze

Na první pohled se může zdát, že uvedený postup zpracování získaných dat je spíše postup redundantní. Byla jsem si ale vědoma, že třídění osob do skupin se často překrývá (např. starší letci většinou mají delší dobu zaměstnání), a je pravděpodobné, že zjištěné výsledky jsou analogické z tohoto důvodu. Přesto jsem záměrně jednotlivá třídění použila, především proto, že jde o šetření jevu, který v letectví u nás nebyl sledován. Zároveň jsem chtěla získat orientaci, zda se některé třídění nebude vymykat z výše naznačené vazby. Přestože se nic takového neprokázalo, nechtěla jsem výsledky dotazníkové šetření nijak ovlivnit a raději jsem se jakémukoli zjednodušení vyhnula. Pro případné další šetření v sledované profesi bych již raději volila jednu či dvě sledované proměnné.

4. Perspektivy analýzy prožitku plynutí u aktivních letců

Při statistickém testování nebyl rozdíl mezi skupinami průkazný ve většině případů. Roli může hrát příliš malý počet respondentů. Vzhledem k malému rozsahu souboru jsem také upustila od srovnání získaných dat s celkovou českou normou u Eysenckova osobnostního dotazníku. Pokud by to bylo možné, bylo by zajímavé v příštím šetření výzkumný soubor rozšířit o další skupinu respondentů a výsledky porovnat. V rozšiřujícím výzkumu by také bylo zajímavé porovnat prožívání mezi piloty a pilotkami, neboť tento výzkum byl zaměřen pouze na muže. Zároveň by bylo účelné sledovat i soubor další profese.

Shrnu – li výsledky výzkumu, obecně platí v každé testované skupině (věk, délka létání aj.), že počet osob, které prožívali plynutí v práci, je značně vyšší než počet osob, které tento prožitek nemají. *Odvozují z toho, že prožitek plynutí je u aktivních letců pravděpodobně nápadně vyšší než v běžné populaci.* Takto stanovenou hypotézu by bylo možno v budoucím výzkumu ověřit. Zároveň je důležité říci, že vzhledem k současné krizové situaci může

docházet ke změnám postojů a názorů u oslovených pilotů. Stálo by proto za to, především v případě prohloubení krize či větších organizačních změn, šetření časem zopakovat.

Podrobnější analýza by tak mohla přinést ještě více poznatků v této dosud neprobádané oblasti, a tím i přispět k zlepšení optimálního prožívání u aktivních pilotů.

5. Závěr

Tato bakalářská práce se zaměřuje na problematiku, která nemá v současném výzkumu analogii. Pozitivní prožitky pilotů během letu a jejich bližší charakteristiky jsou málo sledovány. Výzkumy se zaměřují především na osobnostní charakteristiky pilotů a na jejich reakce v zátěžových situacích, neboť právě to jsou významné předpoklady pro bezpečné provedení letu a úspěšné zvládnutí různých komplikací během letu. Při tvorbě bakalářské práce jsem proto nemohla vycházet z analogických výzkumů vytvořených u nás či ve světě.

Přesto prožitky letců stojí za rozbor. Letecká profese se poměrně rychle mění, letci se neustále přeškolují a musí být schopni přizpůsobit se nově nastoleným podmínkám. Velký vliv u prožívání letců může hrát i zkušenost či sebejistota daného pilota. Výzkum pozitivních prožitků je pouze jedním z mnoha pohledů na prožitky pilotů.

Pozitivní prožitky jsou nezbytnou součástí našeho života. Chceme – li zjednodušeně a přesto velmi výstižně charakterizovat pozitivní prožitky, jde o pocity radosti a štěstí. Doprovází konkrétní aktivity a jsou těmi momenty, kdy daná aktivita jedince naprosto pohltí a jedinec se aktivitou nechává jakoby unášet. Jak již bylo uvedeno v teoretické části, americký psycholog *Csikszentmihalyi* tyto momenty charakterizoval jako tzv. plynutí, “flow“. *Csikszentmihalyi*, ale také mnozí další psychologové předpokládají, že přítomnost pozitivních prožitků v práci je nezbytná pro dosažení plnohodnotného, smysluplného života.

Letecká profese v řadě svých parametrů splňuje *Csikszentmihalyiem* určená kritéria pro vznik prožitku. Tyto shodné parametry jsou důkladněji rozvinuty v kapitole 1.1.5 této bakalářské práce. Nabyla jsem proto dojem, že piloti při vykonávání delších letů mohou mít s prožitky plynutí vlastní zkušenosti. Tato myšlenka byla stěžejní zejména pro stanovení cíle výzkumného projektu, kdy jsem aplikovala koncept “flow“ na podmínky letového provozu a zjišťovala, zda se autotelické prožívání “flow“ prosazuje u oslovených pilotů.

Nejdříve jsem si k problematice “flow“ vyhledala dostupné materiály a po pečlivém prostudování literatury jsem vytvořila účelově zaměřený dotazník. Tento dotazník byl následně distribuován předem vybranému souboru 50 respondentů. Metodika výzkumu je podrobně rozpracována v praktické části této bakalářské práce (kapitola 2).

Výsledky výzkumného projektu byly následující:

Základní hypotéza výzkumu se potvrdila. Z výsledků dotazníkového šetření vyplynulo, že oslovení piloti prožitek plynutí ve svém životě zažili, a nejvíce se u nich objevuje v občasné frekvenci. Piloti hodnotili prožitek plynutí pozitivně. Nejčastěji prožitek plynutí zažili během vykonávání profese; tuto možnost zvolilo 82% všech respondentů a tato forma prožitku tak předčila ostatní formy (v partnerských vztazích, zájmových aktivitách). V kterémkoli typu skupiny (výzkumný soubor byl rozdělen do různých skupin např. z hlediska věku, délky létání aj...) se prokázalo, že počet osob, které plynutí zažili, byl značně vyšší, než počet osob, které plynutí v práci neměli. Zároveň nadpoloviční většina, 59% respondentů, připustila, že se prožitek plynutí může v letecké profesi objevovat častěji než v profesích jiných.

Výzkum poukázal na to, že největší počet oslovených pilotů, celkem 36% oslovených, zažívá plynutí v práci při krásném výhledu, kterým může být například západ či východ slunce, let při úplňku, let nad horami či mořem, plynutí po mracích.

V dotazníku byla označena únava jako překážka vzniku prožitku plynutí největším počtem respondentů, celkem 31% procenty.

Rozdíl v prožívání plynutí mezi různými věkovými skupinami pilotů nebyl statisticky průkazný. Bylo však naznačeno, že piloti starší 46 let by mohli v práci prožitek plynutí zažívat častěji než piloti mladší věkové skupiny.

Rozdíl v prožívání plynutí mezi skupinami s různou délkou aktivního létání nebyl statisticky průkazný. Bylo však naznačeno, že s délkou vykonávání profese by mohl prožitek plynutí narůstat.

Většina respondentů, celkem 70%, pokládá prožitek plynutí za důležitý jak pro osobní, tak pro profesní život. Větší důležitost přiřazují plynutí v osobním životě (82% respondentů), s čímž korelují i výsledky následující položky dotazníku: oslovení piloti přiřazují největší smysl rodině, především dětem. Druhým nejzastoupenějším smyslem byla uvedena jejich profese.

Rozdíl mezi věkovými skupinami z hlediska pocitu štěstí v životě obecně nebyl v daném souboru statisticky průkazný. Bylo však naznačeno, že ve 2 věkových skupinách, tedy ve skupině 26 – 35 let a 46 let a více, by mohl být pocit životního štěstí zastoupen častěji.

Rozdíl mezi věkovými skupinami z hlediska pocitu štěstí v profesním životě byl statisticky průkazný. Nejšťastnější se v práci je nejmladší skupina pilotů, kdy z celkového počtu 22 se cítí 5 v práci šťastných vždy, 15 “často“ a 2 “občas“. Druhá nejvíce šťastná skupina v práci je věková skupina 46 let a více, kde se 12 jedinců cítí v práci šťastných “často“ a 5 “občas“.

Výsledky šetření také ukázaly, že celkem 82% oslovených pilotů je spokojeno s tím, čeho dosáhli v osobním životě i v práci. Převažuje spíše spokojenost s tím, čeho dosáhli v profesním životě než v osobním, a to v poměru odpovědí 48: 41.

Pro účely výzkumu byl do projektu k “dotazníku flow“ připojen také Eysenckův osobnostní dotazník, který u respondentů mapuje míru extroverzity, neuroticismu a lie score (“lži skóre“). Podrobnější charakteristika dotazníku je obsažena v kapitole 2.2.6.

Eysenckův osobnostní dotazník vyplnilo 49 respondentů z 50 a výsledky byly následující:

Celkově o výzkumném vzorku můžeme říci, že ve skupině byly zastoupeny osoby převážně extrovertní, byť variance v dimenzi dosažených hodnot byla poměrně široká (od 6 do 22). Z hlediska neuroticismu se většinou jednalo o osoby s nízkou hodnotou neuroticismu, jen výjimečně se objevili jedinci s vyšším neuroticismem. Skupinu měla poměrně nízký stupeň neuroticismu, avšak relativně větší individuální rozdíly. Rozložení hodnot lie score bylo poměrně symetrické, ne příliš vysoké. Můžeme tedy soudit, že výsledná data byla relativně spolehlivá a nezatížená chybou zkreslených odpovědí. Nebylo tedy nutné žádnou ze sledovaných osob vyloučit pro nespolehlivost údajů.

Hodnoty extroverze ani lie score se v jednotlivých věkových skupinách pilotů významně nelišily. Věkové skupiny pilotů však byly z hlediska průměrných hodnot neuroticismu nápadnější a hodnota neuroticismu se snižovala s věkem.

Různé skupiny z hlediska různé délky aktivního létání byly mírou extroverze, neuroticismu a lie score statisticky homogenní. Bylo však naznačeno, že hodnota neuroticismu by mohla klesat s delší dobou létání.

Jedinci, u kterých se plynutí vyskytuje, byly spíše extrovertní povahy, s nižší mírou emoční lability.

Získaná data tedy přinesla velmi zajímavá zjištění ohledně zkoumaného vzorku a některá z těchto zjištění byla shodná s výzkumy ostatních autorů (viz extroverze a emoční stabilita pilotů ve výzkumu Dzvonička (1999)).

Z hlediska podniku, kde výzkum probíhal, byl výzkum schválen a přijat. Z dalších rozhovorů s některými piloty jsem zjistila, že toto téma je pro ně nesmírně zajímavé a naznačilo tak, že existuje zájem o hlubší rozbory jejich zkušeností v prožívání osobním a profesním. V kapitole Perspektivy analýzy prožitku plynutí u aktivních letců jsem proto naznačila možné cesty, kudy by budoucí výzkum v této problematice mohl směřovat.

Pevně věřím, že tato práce bude přínosná pro další studie v tomto oboru a zároveň bych si přála, aby jakýmkoli způsobem přispěla k zlepšení optimálního prožívání u aktivních pilotů.

Seznam použité literatury

Carreta T.: Pilot selections methods, United states Air force research laboratory, September 2000

Csikszentmihalyi, M. : O štěstí a smyslu života, Praha, Nakladatelství Lidové noviny 1996

Csikszentmihalyi M. : The Psychology of optimal experience, New York 1990

Drápela, V. J. : Přehled teorií osobnosti, Praha, Portál 2008

Dzvonik O. : L'udske faktory v letectve, Žilinská univerzita, Žilina 2001

Dzvoník O.: Psychicke stavy a vlastnosti a ich psychofyziologické koreláty jako prediktory výberu a úrovne vycvičenosti pilotov, Slovenská Akadémie Véd, Bratislava 1999

Ferjencečik J.: Úvod do metodologie psychologického výzkumu, Portál, Praha 2000

Jeřábek H.: Úvod do sociologického výzkumu, FSV, Praha 1993

Křivohlavý, J. : Mít pro co žít, Praha, Návrat domů 1994

Křivohlavý, J. : Pozitivní psychologie, Praha, Portál 2008

Křivohlavý, J. : Psychologie smysluplnosti existence, Praha, Grada Publishing 2008

Mikšík, O.: Psychologické teorie osobnosti, Praha, Karolinum 1999

Ricard, M: Kniha o štěstí, Rybka Publisher, Praha 2008

Ritomský A.: Metody psychologického výzkumu: kvantitativní analýza dat, Bratislava 2002

Seligman, M. : Opravdové štěstí, Praha, Euromedia Group 2003

Stuchlíková, I: Základy psychologie emocí, Praha, Portál 2002

Svoboda, M. : Psychologická diagnostika dospělých, Portál, Praha 1999

Vonkomer J.,: Eysenckov osobnostný dotazník, Psychodiagnostické testy, Bratislava 1979

Internetové články:

http://www.acm.org/ubiquity/views/v5i27_bederson.html: "Interfaces for staying in the flow

http://austega.com/education/articles_flow.htm: "Flow"

<http://books.google.com> : Handbook of Competence and Motivation

<http://books.google.com> : Handbook of Positive psychology

www.drogovaporadna.cz: “Halucinogenní drogy“

Příloha I.

Dotazník, jehož prostřednictvím byl proveden výzkumný projekt. Tento dotazník se zabývá osobními zkušenostmi s prožitkem plynutí (flow) v osobním i profesním životě pilotů

Dotazník „FLOW“

Přečtěte si definici prožitku plynutí a poté odpovězte na otázky uvedené níže:

Definice prožitku plynutí (flow): Plynutí nastává, jsme-li do nějaké činnosti naprosto ponořeni a nic jiného se nám v danou chvíli nezdá tak důležité. Tato činnost nám přináší maximální uspokojení. Pro dosažení tohoto stavu je nesmírně důležitá naše vnitřní motivace. V daném okamžiku člověk ví, jak dobře si počíná, nemá strach ze selhání, čas mu utíká nesmírně rychle a z vědomí mizí starosti všedních dnů. Člověk se stává silnějším a sebevědomějším. Prožitek plynutí přináší dobrý pocit z vlastního života. Jednoznačně život obohacuje a činí nás šťastnějšími. Plynutí dává životu smysl.

Osobnostní charakteristika (zakroužkujte a vyplňte, prosím, platný údaj):

Věk : 1 25-35 let 2 36-45 let 3 46 let a víc

Jak dlouho létáte profesionálně? (počet let)

Pokud Vám zůstalo létání i jako hobby mimo práci, jak dlouho se mu věnujete? (počet let)

.....

Otázky:

1.) Zažil jste někdy v životě tento prožitek plynutí?

- a) Často
- b) Občas
- c) Nikdy

2.) Pokud ano, při jaké příležitosti? (je možné zakroužkovat více odpovědí)

- a) v partnerských i přátelských vztazích
- b) při zájmové aktivitě
- c) v práci
- d) ve sportu
- e) při jiných konkrétních životních situacích

3.) Jak byste prožitek plynutí charakterizoval Vy sám? Jaké pocity Vám přináší?

.....

4.) Je pro vás prožitek plynutí v životě důležitý? ANO NE

5.) Považujete prožitek plynutí za důležitý pro Vaši profesi? ANO NE

6.) Myslíte si, že ve Vaší profesi pilota nastává prožitek plynutí
častěji než u jiných profesí? ANO NE

7.) Pokud myslíte, že ve Vaší profesi dochází k plynutí častěji než u jiných profesí, uveďte
proč

8.) Při jaké příležitosti se u Vás při letu prožitek plynutí dostavuje (je možné zakroužkovat
více odpovědí)

- a) po vyřešení mimořádné situace
- b) let probíhá bez komplikací
- c) krásný výhled – např. západ/východ slunce, let při úplňku, let nad horami či mořem,
plynutí po mracích
- d) při finanční či jiné odměně
- e) jiné

9.) Jaké jsou Vaše důvody, proč asi nedochází k těmto prožitkům plynutí během létání:
(je možné zakroužkovat více odpovědí)

- a) únava / velká pracovní zátěž
- b) stres
- c) vliv vnějších faktorů (nepříznivé podmínky pro let, různé komplikace během letu)
- d) krátká doba letu
- e) vztahy na pracovišti
- f) nemoc
- g) osobní důvody

10.) Jste spokojen s tím, čeho jste v životě dosáhl?

- | | | |
|-----------------------|-----|----|
| a) v osobním životě | ANO | NE |
| b) v profesním životě | ANO | NE |

11.) Uvažoval jste někdy o smyslu svého života? ANO NE

12.) Pokud uvažoval, v čem ho vidíte?

.....

13.) Myslíte si, že vždy máte svůj životní běh převážně pod kontrolou? ANO NE

14.) Cítíte se šťastný?

- | | | | | |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|
| a) v životě obecně | Vždy | Často | Občas | Nikdy |
| b) v soukromém životě | Vždy | Často | Občas | Nikdy |
| c) v práci | Vždy | Často | Občas | Nikdy |

Pokud máte jakékoli připomínky či poznámky k tomuto tématu ráda je uvítám

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Děkuji za vyplnění tohoto dotazníku

