

Jaký je letecký personál AČR 1998?

Výzkum „Letecký personál 1998“ byl zaměřen na zjištění postojů a názorů příslušníků vojenského letectva na současnou situaci v letectvu, vnímání jejich osobních perspektiv a další aktuální otázky, především postoje ke vstupu do NATO. Byl prováděn na reprezentativním vzorku 977 respondentů, sběr dat probíhal v dubnu 1998 na pěti leteckých základnách a velitelstvích letectva. S některými ziskávanými poznatky a závěry provedeného výzkumu nás seznámí následující článek pracovníka personálního úřadu ministerstva obrany kpt. Dr. Petra Sarvaše.



Tradičně bylo letectvo považováno za jakousi elitní složku armády, která na tom byla velice dobře z hlediska technického vybavení, výcviku i intelektuálního potenciálu. Je otázkou, do jaké míry to platí i v současnosti, kdy je stav letectva výrazně medializován jako vážný problém celé armády.

Není tajemstvím, že letectvo má své problémy. Tento stav se stal předmětem diskusí nejenom v armádě, ale i mezi politiky a veřejností. I přes pozornost nejrozličnějších odborných skupin vyšetřujících zvláště extrémní události, můžeme za znalce aktuálních problémů považovat především právě lidi sloužící přímo ve vojenském letectvu. Ti se totiž stále nacházejí v situacích, kdy řešení daných problémů je hlavní náplní jejich každodenní práce.

Volání po koncepci, změně

Klasifikaci problémů lze rozdělit do tří základních skupin. V první řadě jde o **problémy spojené s výcvikem**, kterým je všeobecně přikládána velká pozornost. Příslušníci letectva upozorňují na nedostatek náhradních dílů a špatný stav výzbroje, který vyúsťuje v nízký počet nalétaných hodin a malou bezpečnost výcviku. Jako východisko z těchto problémů je některými příslušníky letectva navrhováno „zdokonalení výcviku pilotů a zlepšení úrovně techniky“, přičemž z tohoto důvodu volají po „zvýšení financí“ pro letectvo. Toto volání ovšem ne vždy respektuje zájmy jiných složek armády a možnosti ekonomiky.

Další skupinou jsou problémy spojené s **managementem letectva a armády**. Příslušníci letectva poukazují na nedostatek finančních prostředků, rozbíjelou byrokracii a nejasné vymezení kompetencí, která vede k nekvalitní práci, neustálé improvizaci a „flikování“. Tento kritický postoj k managementu byl vyjádřen i ve volných výpovědích, když někteří zaujali postoj, že je potřeba „propustit lidi, kteří brzdi vývoj letectva na GŠ a dát přednost mladším“.

Poslední skupinou jsou **osobní a kariérní problémy**, které jsou vázány na nejistotu ohledně další budoucnosti letectva a z toho vyplývajících nejasných osobních perspektiv. Volání po změně v této oblasti charakterizuje výpověď, že je potřeba „v první řadě atraktivní práci, aby lidi do ní chodili rádi, měli kde bydlet a byli za ni dobře hodnoceni“.

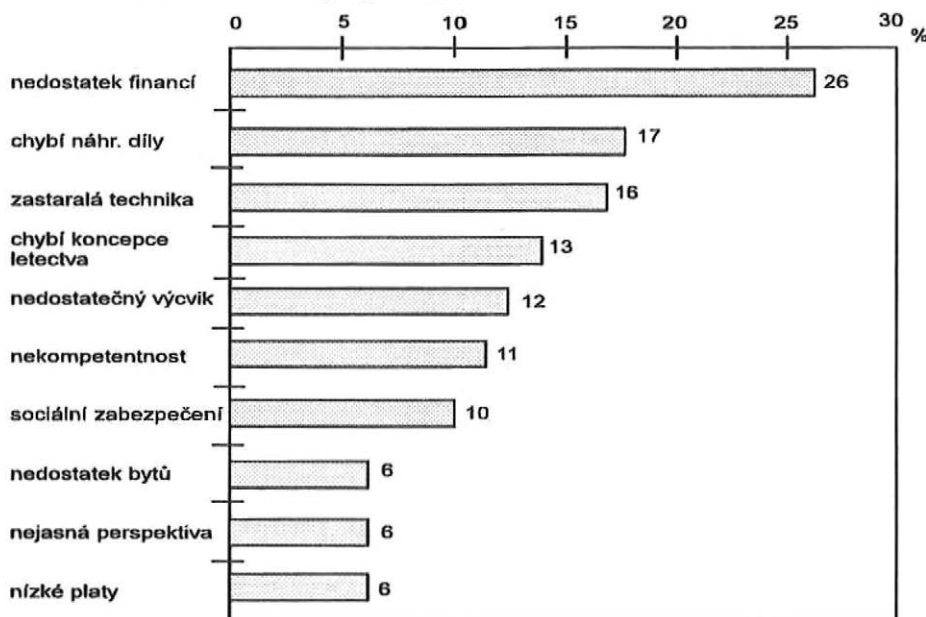
Jako řešení současného stavu letectva vidí profesionální vojáci zvýšení rozpočtu pro armádu, případně alokaci větších zdrojů ve prospěch letectva. Na druhém místě byl kladen důraz na snížení počtů velení a administrativy. Následuje vytvoření koncepce, nákupy nové techniky, vyřešení sociálních problémů, zlepšení materiálního zabezpečení, zvýšení platů a zvýšení hospodárnosti.

Podobný výčet opatření ke zlepšení situace v letectvu jsme zaznamenali i v případě volné otázky na to, co by respondenti udělali, kdyby byli jmenováni do funkce náčelníka GŠ. V tomto případě je vyšší důraz kladen na kroky personálního a sociálního charakteru (zlepšit pracovní a životní podmínky, personální opatření a redukce počtů). Za sociálními a personálními problémy následují opatření zaměřená na nákup nové techniky, zvýšení rozpočtu, novou koncepci letectva a lepší výcvik (viz graf 1, 2).

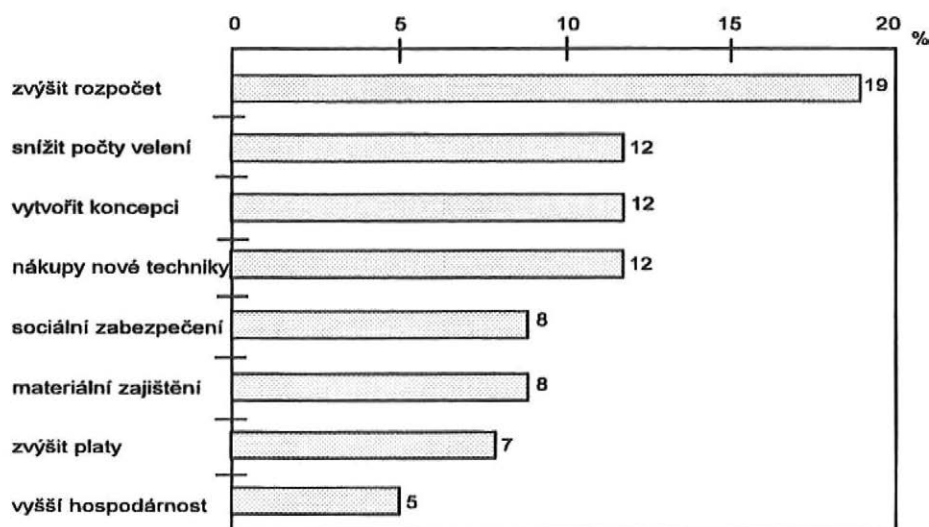
Tento rozdíl v porovnání s předchozími všeobecnými doporučeními ukazuje na to, že příslušníci letectva chápou limity NGŠ, když zdůrazňují, že „může pracovat pouze v mezích, které mu vymezí politické strany“, a doporučují mu však více „stavět na lidech“ a „dát lidem slušné peníze, aby nežili na pokraji bída“.

Jak vidí příslušníci letectva svou budoucnost?

Vnímání vlastní budoucnosti a perspektivy organizace, ve které jedinec pracuje, je důležitým faktorem, který ovlivňuje jednání individua. Jde o poznatek potvrzený několika studiemi u lidí z organizací se specifickou kulturou (např. železnice, armáda, ale i nadnárodní společnosti atd.), které odhalily silný vztah mezi identifikací s organizací a vnímáním vlastních životních perspektiv [1].



Graf 1: Identifikace problémů letectva (v procentech vyjadřujících poměr ke všem příslušníkům letectva)



Graf 2: Kroky ke zlepšení situace v letectvu (v procentech vyjadřujících poměr ke všem příslušníkům letectva)

Vojenská organizace představuje instituci charakteristickou vysokou identifikací jejích příslušníků s institucí samotnou. Samuel Huntington se domnívá, že právě tato identifikace, jakož i vysoká míra profesionalismu je jedním ze základních předpokladů její funkčnosti [2].

V této situaci příslušníci vojenské organizace do značné míry spojují osobní perspektivy s budoucností organizace jako takové. Tento předpoklad se plně potvrdil v případě našeho výzkumu, kde jsme zaznamenali, že jenom malá část příslušníků letectva nahlíží na budoucnost armády i svou osobní budoucnost s nadějí. Převládají menší nebo větší obavy, i když v případě osobní budoucnosti jsou vyjadřovány o něco pozitivnější postoje.

Perspektiva profesionální kariéry

Stabilita pracovních sil je velice důležitým faktorem pro fungování jakékoliv organizace, včetně armády. Z tohoto důvodu jsme položili důraz na zjištění míry spokojenosti s dosavadní profesionální kariérou a její perspektivou.

Na straně jedné necelá třetina (31 %) příslušníků letectva by chtěla sloužit v armádě až do důchodu. Jde především o lidi starší ve věku nad 50 let (71 %) a od 40 do 49 let (48 %), tj. zejména vyšší důstojníky (41 %), sloužící na velitelství letectva (47 %) a ve štábních funkcích (46 %).

Na straně druhé necelá polovina (43 %) příslušníků letectva tvrdí, že odejde z armády po ukončení služebního závazku, nebo po dosažení věkové hranice.

Čtvrtina příslušníků letectva v současnosti uvažuje o odchodu, ale zatím žádost nepodala. Jde zejména o piloty (37 %) a vojenské profesionály sloužící na LZ Kbely (31 %). Zbytek dotázaných (1 %) si už podalo žádost o propuštění do zálohy. Je logické, že tento stav ovlivňuje i další postoje k vojenské profesi. V tomto směru jenom 41 % příslušníků letectva, kdyby se mohli ještě jednou rozhodnout, by znova vstoupilo do

armády. Toto procento je vyšší v případě letectva, do kterého by znova vstoupilo až 76 % jeho současných příslušníků, což opět ukazuje na silnou identifikaci dotazovaných s letectvem.

Objevují se zde zajímavé rozdíly, když například piloti méně často tvrdí, že by znova vstoupili do armády, ale neodlišují se v postoji k novému možnému vstupu do letectva. Příkladem, který ukazuje na odlišné pojmání armády a letectva, je skutečnost, že z těch, kteří tvrdí, že by vstoupili do armády, až 96 % tvrdí, že by vstoupili do letectva. Na straně druhé z těch, kteří by vstoupili znova do letectva, „jenom“ 54 % tvrdí, že by vstoupili znova i do armády. Tento příklad ukazuje, že vyšší identifikace s letectvem je silným motivem pro setrvání v armádě. Současné to ukazuje i na značný flukтуаční potenciál v případě možnosti přechodu k civilnímu letectvu.

Souhlas se vstupem a připravenost letectva ke vstupu do NATO

Problematika vstupu do NATO se stala v poslední době zvláště aktuální. Značná pozornost byla věnována jak postojům veřejnosti, tak i postojům profesionálních vojáků [3]. Tato tematika byla značně medializována a přitahovala pozornost nejenom domácí, ale i zahraniční politické scény. Vstup do NATO bude mít výrazný vliv na každodenní fungování armády. Z tohoto důvodu jsme věnovali pozornost nejenom postojům ke vstupu do NATO u příslušníků letectva, ale také širšímu kontextu očekávání s ním spojených.

Náš výzkum ukazuje, že se vstupem do NATO souhlasí více než čtyři pětiny příslušníků letectva. Tato podpora je vyšší než u civilní veřejnosti. Když vezmeme v úvahu zjištění z roku 1998, tak v letectvu zaznamenáváme i stejný souhlas se vstupem do NATO jako u ostatních složek armády České republiky (viz tabulka).

Tabulka

	letectvo	armáda ČR ⁴	česká veřejnost			
	III/1998	V/1998	XII/1996	V/1997	X/1997	III/1998
Souhlasím	83	83	46	55	50	58
Nesouhlasím	12	13	30	28	24	37
Nevím	3	4	24	17	26	5

Mezi příslušníky letectva sice existuje shoda v souhlasu se vstupem České republiky do NATO, což však neplatí v další otázce, zaměřené na připravenost letectva AČR k tomuto kroku. Velká většina se domnívá, že letectvo připraveno není, a jenom o něco více než čtvrtina soudí, že letectvo AČR je připraveno ke vstupu do NATO. Z toto pozitivnější názor na připravenost letectva AČR ke vstupu do NATO ale zaujímají zejména vojenští profesionálové sloužící na velitelství letectva (48 %), ve věku nad 50 let (48 %) a vojáci ve štábních funkcích (39 %). Negativnější názor je sdílen především piloty, u kterých jenom 19 % tvrdí, že letectvo je připraveno ke vstupu do NATO.

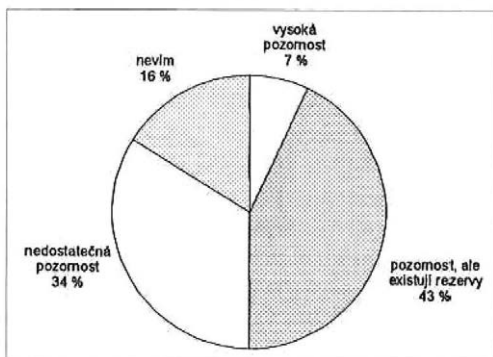
V souvislosti s připraveností letectva se jenom minimum příslušníků vojenského letectva domnívá, že přípravě ke vstupu do NATO věnuje velení letectva vysokou pozornost. Téměř polovina z nich však akceptuje tvrzení, že se této otázce sice věnuje pozornost, ale v některých prioritních oblastech existují rezervy a nedostatky. Naopak třetina příslušníků

letectva tvrdí, že velení letectva nevěnuje této problematice dostatečnou pozornost (viz graf 3).

Přesvědčení o dostatečné pozornosti problematice vstupu do NATO vyjadřují především příslušníci letectva sloužící na velitelství letectva (30 %), a vojenští profesionálové ve věku nad 50 let (22 %). Na straně druhé o nedostatečné pozornosti této problematice jsou přesvědčeni zejména piloti (43 %) a létající personál (45 %).

Představuje letectvo jednotný celek?

Jako každá organizace, ani letectvo, nepředstavuje jednotný celek. I zde existují skupiny s odlišnými postoji, zájmy a pohledy. Při podrobnější analýze předchozích dat můžeme



řít, že se objevují čtyři navzájem se prolínající diferenciální linie.

První jsou **generační rozdíly**. Výzkum odhalil, že mladší a starší generace profesionálních vojáků vidí odlišně především své další působení ve vojenském letectvu. Tento rozdíl se projevuje u mladších vojenských profesionálů vyšší preferencí zaměstnanecké strategie a vyšší akceptací myšlenky odchodu do civilu. Tato skupina se netají kritičtějším pohledem na současný stav letectva a výrazněji považuje za

Graf 3: Pozornost velení letectva vstupu do NATO

pravdivé to, co se o současném stavu letectva objevuje v masově komunikačních prostředcích. Současně vyjadřuje i nižší důvěru v autoritu, jako je například velitel letectva.

Druhou linií jsou **rozdíly vyplývající z dislokace**. Dislokace vystupuje jako prvek, který výrazně ovlivňuje postoje k současnému stavu vojenského letectva, jakož i pohled na osobní budoucnost. I přesto, že v letectvu celkově převládá pesimistický pohled, jsou mezi jednotlivými leteckými základnami značné odlišnosti. Pesimismus nebo určitý optimismus je dán faktory interními (armádními nebo věkovým průměrem) i externími (problémy vyplývajícími ze širšího společenského kontextu, např. míra nezaměstnanosti v regionu, možnosti dopravy, nedostatek bytů atd.)

Třetí linií jsou odlišné postoje mezi piloty, létajícím personálem na straně jedné a zbytkem příslušníků letectva na straně druhé.

A konečně čtvrtou linií jsou rozdíly mezi pracovníky štábů a velitelství letectva na straně jedné a vojenskými profesionály na nižších stupních na straně druhé.

Představují piloti a létající personál specifickou skupinu v letectvu?

Již jsme mluvili o specifickém pojetí elit, což platí pro letectvo jako takové a piloty zejména. Náš výzkum jednoznačně odhalil, že existují rozdíly mezi tím, jak posuzují současný stav letectva piloti a létající personál oproti ostatním příslušníkům letectva.

Piloti a létající personál vidí současný stav letectva kritičtěji. Tento postoj kumulují do tvrzení, že je potřeba „začít létat“. Jejich kritické vidění situace vyplývá i z faktu, že se

výrazněji identifikují s letectvem, ale méně s armádou, a chápou práci jako svůj koníček, tj. jsou citlivější na jakékoliv problémy. Jejich identifikace s letectvem vyúsťuje na straně jedné ve volání „udělat letectvo výkladní skříní armády“ a na straně druhé ve výraznější obavy z budoucnosti letectva i své vlastní. Jejich nespokojenost může vyústit v hledání radikálního řešení, kterým se může stát odchod do civilu.

Pozemní personál se s letectvem identifikuje méně a se současným stavem se více smiřuje. Současně však i méně uvažuje o řešení současných problémů odchodem do civilu. Z jejich strany existují určité výhrady vůči pilotům a za řešení považují „snížení počtu letounů, pilotů a naopak zvýšení počtu pro zabezpečení, aby to odpovídalo úrovni v NATO“.

Vidění světa pilotů a létajícího personálu v porovnání se zbytkem letectva je odlišné. Tento stav může mít za následek určité napětí mezi jednotlivými složkami letectva a negativní dopad na jeho funkčnost.

Existuje napětí mezi štáby a nižšími stupni?

Výzkum ukazuje, že vidění problematiky letectva na štábech a velitelství letectva je jiné než na nižších stupních. Na vyšších stupních velení jsou pohledy na současný stav letectva optimističtější, projevuje se výraznější míra konformismu. Tento stav přirozeně vyplývá i z toho, že na těchto stupních slouží starší příslušníci letectva [4].

Na nižších stupních je situace v letectvu posuzována mnohem kritičtěji a z toho vyplývá i nižší důvěra v řešení aplikovaná „shora“. Pochybnosti se týkají zejména odborné připravenosti lidí ve štábních funkcích. Tento kritický pohled nejnižších stupňů je namířen nejen na vyšší štáby a velitelství letectva, ale i na generální štáb a ministerstvo obrany.

Je evidentní, že napětí mezi nižšími a vyššími stupni velení vyúsťuje ve vzájemnou nedůvěru a volání po redukci na nejvyšších stupních velení. Tento stav souvisí s problémy v oblasti managementu a může znamenat nedůvěru v aplikaci jakýchkoli, i progresivních řešení vyššími strukturami.

V rámci letectva se tedy prosazují odlišné názory. Na straně jedné tyto pohledy přispívají k řešení současné situace, protože určité napětí přispívá ke změně současného stavu. Na straně druhé, v případě, že tyto difference překročí určitou míru, mohou mít negativní dopady na funkčnost letectva jako takového a přispět k jeho segmentaci na vzájemně si nedůvěřující skupiny.

O závažnosti tohoto nebezpečí svědčí radikalizace názorů prováděná jak rezignací, tak neschopností hledat východiska ze současného kritického stavu letectva. Nižší stupně vidí řešení stylem „změnit vše a hned“, zatímco příslušníci vyšších stupňů vnímají vlastní bezmocnost, aniž by jim příliš vadila. Jde jim zejména o co nejdélní setrvání v armádě, kterou chápou jako sociální instituci.

Závěr

Výzkum názorů a postojů příslušníků vojenského letectva přinesl několik základních poznatků:

① Projevuje se vysoká identifikace s letectvem, a to především u pilotů a létajícího personálu. Tento fakt je vyjádřen vysokým zájmem o osud letectva, spojováním osobní budoucnosti s budoucností letectva, jakož i vyšší mírou kriticismu k jeho současnému

stavu. Současně je u nich evidentní, že identifikace s letectvem v jejich případě neznamena v plném rozsahu i identifikaci s armádou. Pokračující problémy a možnost uplatnění v civilu by mohly vést k jejich odchodu z armády.

② U příslušníků letectva převládá kritický pohled na současný stav letectva, což vyúsťuje ve volání po změně, koncepci a řešení problémů. Tento stav produkuje napětí mezi jednotlivými segmenty letectva a vyúsťuje ve vzájemnou nedůvěru, jakož i v nedůvěru k nejvyššímu velení armády.

③ Politici jsou viděni jako zodpovědní za současnou situaci v letectvu, což může vyústit v tzv. *Uptonovu nemoc* [5]. Ve svém důsledku to znamená problémy v oblasti demokratické kontroly ozbrojených sil.

④ Dlouhodobé přehlížení problémů letectva vede k rezignaci, která se může stát brzdou aplikace nových, pozitivních řešení, která by mohla situaci změnit. Tento stav může vyvolat radikalizaci a odmítání jakýchkoliv řešení a priori.

⑤ U příslušníků letectva zaznamenáváme stejnou podporu vstupu do NATO jako u ostatních složek armády a vyšší než u české veřejnosti. Podobně jako u jiných složek armády je vstup do NATO spojován s očekáváním pozitivních změn v oblasti výcviku, sociálního a ekonomického zajištění. V případě, že tato očekávání nebudou alespoň částečně naplněna, může dojít k odklonu od podpory pro vstup do NATO.

⑥ Podobně jako u jiných složek armády i v letectvu se projevuje frustrace z nízkého společenského docenění vojenského povolání. Tyto problémy jsou evidentní zejména u leteckých základen, kde existují určité problémy mezi vojenským a civilním prostředím, případně v regionech, kde se výrazněji projevují současné sociální a ekonomické problémy.

⑦ Změny posádek jsou vnímány spíše jako změna k horšímu než lepšímu, zejména v souvislosti s dopravou, životním prostředím, bydlením a zaměstnáním partnera.

⑧ Objevují se výrazné generační rozdíly, které vedou ke snaze mladších příslušníků letectva o odchod z armády a k pojetí armády jako sociální instituce mezi staršími vojenskými profesionály. Toto generační napětí podporuje i růst nedůvěry mezi jednotkami a štáby.

Poznámky k textu:

1. Sorensen H.: New Perspectives on the Military Profession. Armed Forces and Society, č. 3, 1994.
2. Huntington S.: The Soldier and the State. Cambridge, Harvard University Press 1957.
3. Sarvaš Š.: a) Pohledy české veřejnosti a vojáků z povolání na vstup ČR do NATO. Výběr staří, srpen 1997; b) Postoje české veřejnosti ke vstupu do NATO. Mezinárodní politika, č. 3, 1997.
4. Příslušníci letectva ve štábních funkcích dosahují věkového průměru 38,3 roku. U dalších profesních skupin letectva to je méně: piloti - 34,5 let, létající personál - 31,7 let, technici - 30,1 let, specialisté - 30,3 let, logisté - 33,2 let a příslušníci zabezpečovacích jednotek - 31,1 let.
5. Stav, kdy vojáci pohládají nedostatečnou odbornou připraveností politiků a jejich neschopností řešit problémy. Pojmenováno podle amerického generála Uptona, který prosazoval tento pohled. Jde o problém, na který ve své studii „Vztahy armády a společnosti ve střední Evropě v ohrožení“ upozorňuje maďarská expertka Réka Szemerényi. Viz Réka Szemerényi, Central European Civil-Military Relations at Risk. Adephi Paper, č. 306, s. 71.