



Marek Nowacki

Instytut Społeczno-Ekonomiczny, Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu

RYZIKO W PARALOTNIARSTWIE: ANALIZA JAKOŚCIOWA WPISÓW NA GRUPIE DYSKUSYJNEJ

Cel badań. Celem badań jest analiza dyskursu dotyczącego ryzyka, jaki jest prowadzony na internetowej grupie dyskusyjnej paralotniarzy pl.rec.paralotnie. **Materiał i metody.** Materiał badawczy stanowią wpisy paralotniarzy – uczestników grupy dyskusyjnej – poruszających temat ryzyka związanego z uprawianiem paralotniarstwa. Dokonano analizy jakościowej wybranych 100 wpisów zawierających słowa „ryzyko” i „ryzyka”. Zastosowano metodę netograficzną, która jest rodzajem etnografii zaadaptowanej do badania społeczności internetowych, prowadzonej online, w celu zdobycia informacji o badanych osobach. Analizę jakościową i kodowanie wykonano za pomocą programu do jakościowej analizy danych NVivo 11. **Wyniki.** Wypowiedzi pogrupowano w trzech kategoriach ryzyka: funkcjonalne-psycho społeczne, stymulacyjne-instrumentalne i indywidualne-sprzętowe-środowiskowe. Dodatkowo wyróżniono cztery główne i cztery szczegółowe kategorie opinii dotyczących ryzyka: percepcja i akceptacja ryzyka, ryzyko zawodnicze, czynniki ryzyka – sprzęt, czynniki ryzyka – środowisko – warunki atmosferyczne, czynniki ryzyka – środowisko – warunki terenowe, czynnik ludzki i zarządzanie ryzykiem. **Wnioski.** Zdecydowana większość wpisów na grupie pl.rec.paralotnie dotyczy ryzyka funkcjonalnego związanego z awarią sprzętu, warunkami atmosferycznymi, terenowymi i czynnikiem ludzkim. Ryzyko psycho społeczne odnosi się niemal wyłącznie do zawodników startujących w zawodach, a w nielicznych przypadkach także do osób szukających uznania wśród widzów oglądających ryzykowne manewry. Uczestnicy grupy wskazują głównie na ryzyko indywidualne (a nie na sprzętowe czy środowiskowe). Uważają, że ryzyko sprzętowe i środowiskowe można zminimalizować dzięki umiejętnościom (szkoleniu) i doświadczeniu.

Słowa kluczowe: paralotnie, piloci, ryzyko, netografia, analiza dyskursu

WPROWADZENIE

Paralotniarstwo jest sportem i formą rekreacji polegającą na lataniu przy użyciu paralotni. Jest to jeden z najpopularniejszych sportów lotniczych. Paralotnia to aerodyna, czyli statek powietrzny, którego siła nośna tworzy się podczas oddziaływania powietrza na płat nośny. Latanie na paralotni jest możliwe w sposób swobodny, bez napędu (tzw. PG), z napędem plecakowym (PPG) lub motoparalotnią (PPGG). Do startu swobodnego konieczny jest nawietrzny stok o pewnym przewyższeniu, umożliwiającą

Praca wpłynęła do Redakcji: 14.12.2018

Zaakceptowano do druku: 27.02.2019

Adres do korespondencji: Marek Nowacki, Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu, Instytut Społeczno-Ekonomiczny, ul. Powstańców Wielkopolskich 5, 61-895 Poznań, e-mail: marek.nowacki@wsb.poznan.pl

Jak cytować:

Nowacki, M. (2019). Ryzyko w paralotniarstwie: analiza jakościowa wpisów na grupie dyskusyjnej. *Rozprawy Naukowe AWF we Wrocławiu*, 64, 89–103.

rozbieg i osiągnięcie prędkości startowej. Takie miejsca znajdują się głównie na terenach górzystych. Na nizinach start można przeprowadzić za pomocą wyciągarki. Utrzymanie się w powietrzu i kontynuowanie lotu umożliwiają sprzyjające warunki atmosferyczne: odpowiednia termika i kierunek wiatru.

Ryzyko jest możliwością, prawdopodobieństwem, niebezpieczeństwem, że coś się zdarzy w sposób inny od oczekiwanego. Wyróżnia się wiele rodzajów ryzyka: bezwzględne, rzeczywiste, postrzegane, a także fizyczne, społeczne, finansowe i psychologiczne, funkcjonalno-sprzętowe, satysfakcji i czasowe, a nawet komercyjne, prawne, medyczne i operacyjne. Ryzyko jest „prawdopodobieństwem niebezpieczeństwa, zranienia lub utraty czegoś” (*The New Lexicon Webster’s*, 1991, s. 859) lub potencjalną szansą utraty wartości (Priest, 1990) lub sytuacją, w której nie można ze stuprocentową pewnością przewidzieć jej rezultatów (Makarowski, 2017).

Spink i Menegon (2004) wskazują na trzy różne teorie dyskursów dotyczących ryzyka. W pierwszej tradycji – niebezpieczeństwa ryzyka – powszechne poczucie niebezpieczeństwa dotyczy doświadczeń przeciwności i nieprzewidywalności, których w większości przypadków nie można przewidzieć. Ta tradycja rzadko jest brana pod uwagę w analizie ryzyka, ale z pewnością jest obecna w analizach dotyczących sposobów mówienia o ryzyku w życiu codziennym. Pojęcia, jakie związane są z tą tradycją to: zagrożenie, utrata, szczęście, niebezpieczeństwo, pech, nieszczęście i los.

Druga tradycja – prawdopodobieństwa ryzyka – postrzega je z perspektywy kontroli i zdyscyplinowania. Odnosi się ona do dyskursów dotyczących ryzyka i związanych z procesem indywidualizacji. W procesie tym, dostęp do informacji umożliwił jednostce zarządzanie własnym zdrowiem. Osobisty styl życia, jako forma samokontroli, jest najbardziej znanym aspektem tej zmiany. Pojęcia z tym związane to: ryzyko, zakład, szansa, bezpieczeństwo, prawdopodobieństwo, zapobieganie i ryzykowny.

Trzecia tradycja – ryzyka przygody – postrzega ryzyko z perspektywy przygody. Została ona zdefiniowana przez różne dziedziny sportu i gospodarki (i biznesu), przekazując przesłanie, że „podejmowanie ryzyka” jest konieczne, aby jednostka mogła osiągnąć w społeczeństwie określone korzyści. Ryzyko postrzegane w tym sensie zaczyna być pożądaną. Pojęcia z nim związane to: przygoda, adrenalina, emocje, radykalny, ekstremalny, wyzwanie czy zuchwalstwo. Pojęcie ryzyka przygody (ang. *adventure risk*) pojawia się w latach 70. XX w. w odniesieniu do sportowej przygody realizowanej na bezdrożach (ang. *off-road*) podczas rajdów takich jak Paryż–Dakar (od 1979 r., obecnie Dakar) czy Camel Trophy (od 1980 do 1998 r.) (Beck, 1993; Spink, 2001).

Można wyróżnić trzy sposoby rozpoznawania ryzyka: absolutne, rzeczywiste i postrzegane (Haddock, 1993). Ryzyko absolutne (bezwzględne) jest szacowane przez komercyjnych świadczeniodawców, którzy wdrażają procedury bezpieczeństwa w celu jego zminimalizowania (stanowi ono górną granicę ryzyka związanego z daną sytuacją, bez uwzględnienia kontroli nad bezpieczeństwem). Ryzyko rzeczywiste to aktualny poziom ryzyka, które istnieje w danym momencie (ryzyko absolutne, bezwzględne skorygowane przez poziom kontroli nad bezpieczeństwem). Ryzyko postrzegane (subiektywne) to subiektywna ocena ryzyka rzeczywistego, istniejącego w danym momencie, dokonywana przez jednostkę. Odnosi się ono do indywidualnej percepcji lub niepewności i negatywnych konsekwencji zakupu produktu lub usługi, podejmowania jakiegś aktywności lub wyboru określonego stylu życia (Dowling i Staelin, 1994).

Cheron i Ritchie (1982, s. 140) opisali postrzegane ryzyko jako „wielowymiarowe zjawisko psychologiczne, które wpływa na indywidualne postrzeganie i proces decyzyjny”.

Jednym z najbardziej rozpoznawalnych przykładów zdarzenia o wysokim postrzeganym ryzyku jest sytuacja osoby zaatakowanej przez rekina podczas pływania w oceanie. Jednak mniej niż 1 na 6 milionów ludzi jest atakowanych przez rekiny z koniecznością hospitalizację, a mniej niż 1 na 578 milionów jest zabijana podczas ataku rekinów. Tak więc, jak twierdzą Vagias, Morais i Dziubek (2005, s. 41), mamy 19 593 razy więcej szans na śmierć z powodu raka skóry niż w wyniku ataku rekinów.

Ze względu na przedmiot ryzyka Chéron i Ritchie (1982), Roehl i Fesenmaier (1992) oraz Stone i Gronhaug (1993) wyróżnili ryzyka: finansowe, funkcjonalne, fizyczne, psychologiczne, społeczne, straty czasu oraz poczucia spełnienia i satysfakcji. Buckley (2012) wymienia ryzyko komercyjne, prawne, medyczne i operacyjne. Schiffman i Kanuk (1991, s. 187) podają siedem rodzajów ryzyka, z którym spotykają się konsumenci: finansowe (utrata lub zmarnowanie pieniędzy w przypadku nieprawidłowego wykonania usługi), funkcjonalne lub wykonania (niewykonanie, niedostarczenie korzyści klientom i/lub niezaspokajające potrzeb i wymagań klientów), fizyczne (wyrządzające zranienie lub chorobę), społeczne (utrata statusu osobistego i społecznego, pojawienie się niemodnego i/lub obniżającego się statusu), psychologiczne (niszczący obraz własny i/lub słabo odzwierciedlający osobowość), satysfakcji (brak dostarczenia satysfakcji) i czasu (nie działa na czas, zajmuje zbyt dużo czasu i/lub marnowanie czasu).

Z psychologicznego punktu widzenia ryzyko może pełnić funkcję adaptacyjną, przyjemnościową i autodestrukcyjną (Makarowski, 2017). W przypadku funkcji adaptacyjnej wypadki i ich skutki są zdarzeniami niepożądanymi i nieintencjonalnym, będącymi wynikiem błędów człowieka (Studenski, 2007). Funkcja przyjemnościowa wiąże się z doznawaniem odczuć hedonistycznych towarzyszącym sytuacjom ryzykownym (*rush, peak experience, flow*). Funkcja autodestrukcyjna łączy się z samobójstwami, nałogami i konfliktami z prawem (Makarowski, 2017).

Makarowski (2017) twierdzi, że istnieją dwa spojrzenia na ryzyko: kognitywne i społeczno-kulturowe. Pierwsze dominuje w psychologii, statystyce lub ekonomii i zgodnie z nim jego prawdopodobieństwo da się obliczyć na podstawie obiektywnych danych. W drugim spojrzeniu, dominującym w antropologii, filozofii, socjologii czy geografii, ryzyko jest immanentnie związane z powstawaniem współczesnego społeczeństwa ryzyka (Beck, 1993).

Ratajczak (2004, za: Makarowski, 2017) wyróżnia dwa główne podejścia do ryzyka jako przedmiotu badań: (1) normatywne oraz deskryptywne, określające, jakie kryteria powinno się stosować przy ocenie wielkości ryzyka (normatywne – w analizach ekonomicznych, deskryptywne – w poszukiwaniu reguł stosowanych przez ludzi), (2) osobowościowe lub sytuacyjne (osobowościowe – badanie skłonności do ryzyka, sytuacyjne – poszukiwanie czynników tkwiących w otoczeniu).

Zachowania związane z ryzykiem wyjaśnia koncepcja ryzyka stymulującego i instrumentalnego Zaleskiewicza (2005). Pierwsze odwołuje się do poszukiwania przyjemności, dreszczyku emocji, stymulacji (tak jak np. w sportach ekstremalnych) i cechuje się niskim poziomem samokontroli, w drugim przypadku – do konieczności unikania strat, osiągnięcia zamierzonego celu (instrumentalne). Jest ono racjonalnie kalkulowane.

Ryzyko w paralotniarstwie może wynikać z czynników wewnętrznych (zależnych od pilota) oraz zewnętrznych (niezależnych). Wśród wewnętrznych Rekan (2012, s. 53) wymienia: latanie przez doświadczonych pilotów w trudnych warunkach atmosferycznych lub na niecertyfikowanym sprzęcie. Castanier, Le Scanniff i Woodman (2010) stwierdzili, że paralotniarze są bardziej impulsywni, hedonistyczni i niepewni. Ich badania wyka-

zały także skłonność paralotniarzy do podejmowania zachowań społecznie nieakceptowalnych (zażywanie narkotyków lub niebezpieczna jazda samochodem).

Rekand (2012) wymienia czynniki zewnętrzne ryzyka uprawiania paralotniarstwa, takie jak: brak doświadczenia, wyszkolenia oraz niestosowanie środków bezpieczeństwa i odpowiedniego sprzętu. Christey (2005) pisze także, że błędne rozpoznanie warunków wiatrowych wraz z nagłą zmianą warunków może spowodować wypadki podczas startu, lotu i lądowania.

W badaniach przeprowadzonych nad 409 wypadkami odnotowanymi w latach 1997–1999 stwierdzono, że ich przyczyną było zwinienie lub deflacja skrzydła (32,5%, w tym asymetryczne – 85,1%, a frontalne – 15,9%), przesterowanie lub błąd pilota (13,9% – spirale, B-stale, uszy, spadochronowanie), zderzenie z przeszkodą, błąd przy starcie (10,3%), błąd przy lądowaniu (13,7%), błędna ocena warunków pogodowych (4,9%), niesprawdzenie sprzętu przed startem (4,9%), kolizja w powietrzu (2,2%), zerwanie holu (2,2%) i problemy sprzętowe (0,5%) (Schulze i wsp., 2002).

Kto podejmuje aktywność w zakresie paralotniarstwa? Wyniki badań pokazują, że są to osoby o typie cechującym się niską sumiennością w połączeniu z wysoką ekstrawersją i/lub wysokim neurotyzmem (impulsywnym, hedonistycznym, niepewnym) (Castanier i wsp., 2010). Jednak innych badań nad psychospołecznymi i behawioralnymi uwarunkowaniami paralotniarstwa nie prowadzono. Niniejsza praca ma wypełnić tę lukę.

CEL BADAŃ

Celem badań jest analiza dyskursu dotyczącego ryzyka, prowadzonego przez paralotniarzy na dyskusyjnej grupie internetowej.

MATERIAŁ I METODY

W celu realizacji badań przeprowadzono analizę jakościową wpisów na grupie dyskusyjnej pl.rec.paralotnie, będącej otwartą grupą dyskusyjną, na której może zabierać głos każdy użytkownik Internetu. Stanowi ona, od kilkunastu lat, forum wymiany poglądów polskich paralotniarzy. W dyskusjach uczestniczą zarówno zawodnicy, instruktorzy, jak i początkujący paralotniarze.

Badania przeprowadzono za pomocą netografii, rozumianej jako rodzaj etnografii, zaadaptowanej do badania społeczności internetowych, prowadzonej online w celu zdobycia informacji o badanych osobach (Kozinets, 2002). W celu odnalezienia opinii paralotniarzy – członków grupy dyskusyjnej – na temat percepcji ryzyka wyszukano teksty zawierające słowa kluczowe „ryzyko” i „ryzyka”. Wstępna analiza doprowadziła do wytypowania 100 wypowiedzi, które wczytano do programu NVivo. Ich autorami byli kompetentni piloci, co wynika z treści przytaczanych tekstów i z wcześniejszej, znanej autorowi, aktywności paralotniarzy na forum.

Następnie dokonano wstępnego kodowania, do kategorii rodzajów ryzyka związanego z uprawianiem paralotniarstwa. Procedurę kodowania powtórzono, przenosząc niektóre teksty pomiędzy wcześniej utworzonymi kategoriami. W efekcie otrzymano cztery główne grupy i cztery szczegółowe podgrupy tematyczne opinii. Ponadto cytaty skategoryzowano i oznaczono symbolami zidentyfikowanych wcześniej trzech kategorii ryzyka:

1. Przedmiotu ryzyka (Chéron i Ritchie, 1982; Roehl i Fesenmaier, 1992; Stone i Gronhaug, 1993): F – funkcjonalne (np. niemożliwość optymalnego działania, niebezpieczeństwo obrażeń), P – psychospołeczne (obawa przed niespełnieniem, niezaspokojeniem potrzeb, nieuzyskaniem oczekiwanych korzyści, frustracją, stratą czasu).
2. Zachowań związanych z ryzykiem (Zaleśkiewicz, 2005): I – instrumentalne (związane z unikaniem strat, chęcią osiągnięcia zamierzonego celu), S – stymulacyjne (poszukiwaniem przyjemności, emocji, stymulacji).
3. Czynników ryzyka (Castanier i wsp., 2010; Christey, 2005; Rekand, 2012; Schulze i wsp., 2002): I – indywidualne (spowodowane przez pilota), S – sprzętowe (spowodowane przez sprzęt), Ś – środowiskowe (spowodowane przez warunki atmosferyczne lub terenowe).

WYNIKI

Percepcja ryzyka przez pilotów

Ocena ryzyka związanego ze startem, dokonana przez pilota, ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa lotu. Pierwszy z wpisów wskazuje na trzy elementy wpływające na bezpieczeństwo lotu: umiejętności, sprzęt i warunki atmosferyczne: *Ryzyko w lataniu powinno być kalkulowane i nie powinno się rezygnować z jakiegoś marginesu bezpieczeństwa. Takim marginesem bezpieczeństwa [...] byłoby pozostanie na skrzydle rekreacyjnym. W tym przypadku ten margines i tak został już znacznie zmniejszony poprzez to, że pilot startuje w ostrej termice i zupełnie brak mu właściwych odruchów związanych ze sterowaniem skrzydła. Rezygnacja w tym przypadku z bezpiecznego skrzydła było przekroczeniem tej granicy bezpieczeństwa. Łagodniejsza termika z pewnością by pozwoliła na zachowanie właściwego marginesu bezpieczeństwa. [...] suma trzech czynników: umiejętności, sprzęt i warunki dają jeszcze wystarczający margines bezpieczeństwa (Zbyszek¹). 1: F; 2: I; 3: I/S/Ś².*

Wymienione trzy elementy łącznie decydują o poziomie bezpieczeństwa lotu: łatwiejsze w prowadzeniu skrzydło pozwala słabszemu pilotowi na bezpieczne latanie w trudniejszych warunkach. I odwrotnie: lepszy pilot na trudniejszym skrzydle i w trudniejszych warunkach zachowa ten samo poziom ryzyka wypadku co początkujący.

Czy jednak ocena ryzyka może być obiektywna? Kolejny wpis świadczy o tym, że jest to bardzo trudne i niezwykle subiektywne: *Nie znam (kolegi), który wie, ile można zaryzykować, bo tak się nie da. Osiąganie umiejętności to nic innego jak odkrywanie samego siebie. A jak coś takiego odkrywasz, to nigdy nie znasz swojej granicy i nie wiesz, na ile jeszcze możesz zaryzykować. Jednego dnia coś robisz z łatwością, a drugiego jakoś nic nie wychodzi. Na każdy dzień z osobna trzeba oceniać swoje możliwości i dostownie poznawać siebie (Michał). 1: F-PS; 2: S-I; 3: I*

¹ Pod postami w nawiasach podano oryginalne imiona lub nicki (pseudonimy) autorów wpisów. Zachowano także oryginalną pisownię postów.

² Kategorie ryzyka: 1 – Przedmiot: F – funkcjonalne, P – psychologiczne; 2 – Zachowania: I – instrumentalne, S – stymulacyjne; 3 – Czynniki: I – indywidualne, S – sprzętowe, Ś – środowiskowe (tab. 1).

Na początkowym etapie latania decyzje odnośnie do startu w danych warunkach podejmuje instruktor. Później może to robić kierownik startu (KS): *Ale i tak w każdym razie pilot musi oszacować ryzyko samodzielnie. KS nie podejmie za niego decyzji o starcie, gdy warunki są „na granicy” i to wcale nie z szeroko rozumianego bezpieczeństwa tylko własnych umiejętności. W momencie oderwania od ziemi cała odpowiedzialność spoczywa na pilocie (Jogi). 1: F; 2: I; 3: I*

Czy piloci paralotniowi akceptują ryzyko związane z uprawianiem tego sportu? Wydaje się, że decydując się na tę aktywność, mają tego świadomość. Jednak po wypadku własnym lub z udziałem innych osób często przychodzi refleksja i konieczność przewarściowania: *Jazda na rowerze, jazda samochodem, latanie na paralotni, samolotem, a nawet spacer – każda z tych rzeczy może okaleczyć na całe życie, lub zabić. Grzegorz nie zginął podczas zawodów i agresywnego latania, zrobił błąd, jaki każdy z nas mógłby popełnić, i to mnie przeraża! (Jaras). 1: F; 2: I; 3: I,*

Czy piloci mają świadomość możliwości poniesienia śmierci w efekcie latania? Wpisy potwierdzają, że tak: *Latanie ZABIJA, nieważne, na czym latasz, każdy sport powietrzny zabija. Nie licz na to, że na kursie zdobędziesz taką wiedzę, że gdy będziesz latał już samodzielnie, to będziesz bezpieczny (stanlee). 1:F, 2:I, 3:I*

Choć można przeczytać także zdanie odmienne: *(Czy każde latanie na paralotni oznacza ryzykowanie życia i zdrowia?) Nie, przy zachowaniu pewnych zasad, latanie na paralotni nie jest w większym stopniu ryzykowaniem życia i zdrowia, niż proste wyjście z domu na ulicę, jazda samochodem do miejsca pracy czy przelot samolotem na wakacje (calhal). 1: F; 2: I; 3: I*

Ryzyko podejmowane przez zawodników

Zdaniem bardzo dobrych pilotów i zawodników ryzyko wiąże się z nieosiągnięciem założonego celu i przedwczesnym lądowaniem. Czym innym jest jednak ryzyko startu w określonych warunkach atmosferycznych, a czym innym przekraczanie granic bezpieczeństwa w danych – względnie bezpiecznych – warunkach w celu osiągnięcia wyniku sportowego, a także ryzyko niebezpieczeństwa i niedotarcia do założonego punktu: *Ja przez latanie „odważne” rozumiem podejmowanie „ryzyka taktycznego”, a nie „ryzykowanie życiem” (samodzielne decyzje – inne niż grupa, latanie z przodu – nieczekanie na innych, itp.) (zxc) 1: PS; 2: I; 3: 3*

Ryzyko podejmowania śmiałych decyzji dotyczących taktyki lotu w celu osiągnięcia dobrych rezultatów (odległych celów) związane jest z silną motywacją osiągnąć (sportowych) i doskonalenia własnych umiejętności: *Trzeba zawsze próbować dalej – polecę za jeszcze jedną grań, zaryzykuję i sprawdzę, czy tam, gdzie mi się wydaje, naprawdę jest komin itp. Raz na jakiś czas ryzyko nie popłaci – wylądujesz na polanie w środku lasu, nie doleczysz do auta, nie będzie tego komina, tamta chmura jednak nie zadziała. Ale rozwinięz się, nauczysz i po jakimś czasie będziesz w grupie tych, którzy po prawie każdym starcie będą latać godzinami i robić dziesiątki kilometrów, a nie w grupie tych, co siedzą na startowisku, myśląc „ja też bym tak chciał latać” (wingler). 1: PS; 2: S; 3: I*

Ryzyko to występuje także podczas zawodów z napędem: *Bo ja obstawiam, że piloci wiedzą, że strata związana z niedolotem jest o wiele większa niż z zyskaniem kilku sekund. Dlatego jestem przekonany, że nie będą się ściagać aż do samej ziemi. Zbyt duże ryzyko wylądowania. I to ryzyko jest bardziej kalkulowane przez zawodników niż ryzyko bomby na ful gazie (WMaliszew). 1: PS; 2: S; 3: I*

Latając zawodniczo, w celu osiągnięcia dobrego wyniku, często przekracza się także granice bezpieczeństwa: *Latanie dla wielu powinno być przyjemnością z dużym marginesem bezpieczeństwa. Jak ktoś chce być zawodnikiem w danej kategorii, to musi pogodzić się z tym, że bezpieczeństwo idzie na drugi plan, a najważniejsze są wyniki. Pytanie tylko, czy warto tak cały czas ryzykować. Tutaj każdy musi sobie odpowiedzieć sam* (jaroXS). 1: F/PS; 2: S/I; 3: I-S-Ś

Latanie zawodnicze związane jest także z użytkowaniem sprzętu o niższym bezpieczeństwie: *Ze względu na zapewnienie dalszego rozwoju konstrukcji paralotni nowe rozwiązania projektowe nie powinny być w żaden sposób ograniczane. Niestety certyfikacja narzuca ograniczenia. Rozwój wiąże się z wykraczaniem poza pewne granice, wiąże się z tym jakieś ryzyko, ale jak napisałem, nie ma przymusu latania na niecertyfikowanych wynalazkach, to jest wybór pilota* (Toro). 1: F; 2: I; 3: I-S

Uważam, że podejmowane ryzyko w zawodach paralotniowych, tych najwyższej rangi (a w X-Alps to już totalnie, np. Girard), jest przegięte. A traktowanie użycia RSH jako po prostu „ewentualnej wpadki”, tylko to potwierdza (motywacja, również sportowa, wpływa na poziom podejmowanego ryzyka). Niestety, z tym muszę się zgodzić. Ale też rola regulaminu i organizatorów, by zmusić zawodników do podejmowania jak najmniejszego ryzyka (calhal). 1:F; 2: I; 3:I

Czynniki ryzyka i sytuacje ryzykowne

Kolejny post wskazuje, że przyczyn wypadków może być kilka, jednak wszystkie leżą po stronie pilota (czynnik indywidualny): *Do wypadków dochodzi z kilku przyczyn. Najczęstsze to brak umiejętności, brak techniki, czyli opanowanie sprzętu (trening na łące się kłania), brak doświadczenia w ocenie sytuacji i warunków, brawura i rutyna* (PrzeMo). 1: F; 2: I; 3: I

Kolejne wypowiedzi jednak wskazują na inne, pozaosobnicze czynniki ryzyka: sprzętowe, indywidualne i środowiskowe (atmosferyczne, terenowe i obce).

Sprzęt

O ryzyku wypadku decyduje czasem wadliwy sprzęt: *Ubić się na własne życzenie, a uprawiać ryzykowny sport to są dwie bardzo różne rzeczy. Ubić się na własne życzenie to można, wskakując pod pociąg na tory, a nie latami ćwicząc bezpieczne latanie akrobacyjne i polegając na specjalistycznym sprzęcie zapewniającym bezpieczeństwo – a nieestety wygląda na to, że tym razem ten sprzęt mógł zawieść* (wangler). 1:F; 2:I; 3:S

Złożoność technik umożliwiających latanie na paralotni powoduje zwielokrotnienie sytuacji ryzykownych związanych z wykorzystywaną technologią. Jedną z nich jest start swobodny wykonywany za pomocą wyciągarki: *Ryzyko holowania rozkłada się różnie w zależności od sposobu i okoliczności holowania. I tak przy wyciągarce stacjonarnej, łączności bezpośredniej (telefon + słuchawki) i wietrze wystarczającym do postawienia alpejski³ ryzyko jest minimalne i KS⁴ może być zbędny. Ale przy malince⁵ z samym kie-*

³ Sposób startu polegający na postawieniu skrzydła, stojąc tyłem do kierunku startu (wiatru), a następnie obrocie i biegu w kierunku wiejącego wiatru lub w dół zbocza.

⁴ Kierownik startu – funkcja polegająca na zarządzaniu pracą wyciągarki i startujących pilotów.

⁵ Rodzaj wyciągarki – bębna z rozwijaną liną – ustawionej na poruszającym się samochodzie.

rowcą, bez obserwatora, słabym wietrze i łączności opartej o PTT⁶ – bez KS-a ryzyko bardzo wzrasta (Boruta2). 1: F, 2:I, 3:I-S

Krawa⁷ czy zerwanie np. jednej strony wyczechu na niewielkiej wysokości nie „wytapanie” przez KS-a mogą zostać niezauważone przez wyciągarkowego, a pilot zajęty ratowaniem sytuacji może nie mieć możliwości skorzystania z PTT nawet na palcu, może nie móc wykrztusić z siebie słowa... (Jogi2). 1:F, 2:I, 3:I-S

Inna technika latania na paralotni polega na wykorzystywaniu napędu zawieszono-ego na plecach (PG) lub przyłączonego do wózka. Liczba elementów mogących stworzyć zagrożenie oraz stosunkowo skomplikowana konstrukcja niesie potencjalne ryzyko niebezpieczeństwa: *Jest jedna różnica w stosunku do swobodnego. Wielokrotnie dłuższa lista elementów do sprawdzenia i rosnące wraz z nią ryzyko przeoczenia czegoś. W PPG musisz sprawdzić dużo więcej elementów i dużo więcej może zawieść. Brak lub mała ilość paliwa (podczas rozbiegu i rozkołysu dostają się bąble powietrza), nieodkręcony zaworek odpowietrzenia zbiornika, kawałek patyka lub drutu wciągnięty podczas rozbiegu (śmigło out), poluzowane taśmy, źle przełożona manetka (np. pod speedem). Niedociśnięta fajka na świecy po jej kontrolnym odkręceniu, odkręcona od wibracji śruba trzymająca wydech, odwiązujący się uchwyt sterówki (po jej wcześniejszym przedłużeniu)* (Jogi3). 1: F; 2: I; 3 I-S

Składanie wózka tandemowego jest raczej ciężką sprawą. Nawet jeśli sam wózek łątwo się rozłoży, to rozbieranie klatki z uprzężami, zapasem, elektroniką jest wyjątkowo uciążliwe i zwiększa ryzyko pomyłki (Romicki). 1: F; 2: I; 3 I-S

Latanie bez systemu ratunkowego⁸ jest zachowaniem bardzo ryzykownym, ale często stosowanym przez pilotów latających z napędem: [...] wielu z nas lata bez zapasu, chociaż znamy ryzyko, a tylko nieliczni z zapasami. Panuje taka opinia, że na niskiej wysokości nie zdążysz użyć zapasu albo zapas ma za mało czasu na zadziałanie (bomb). 1: F; 2:I; 3: I

Każde skrzydło może się zachować niezgodnie z certyfikatem. Wystarczy zmienić uprzęż albo przekroczyć zakres obciążeń. Należy latać z zapasem i wiedzieć, jak go użyć. Spirali należy się uczyć zgodnie z jakąś procedurą. Bez tego każda próba będzie obciążona olbrzymim ryzykiem. Robienie tego z napędem to ryzyko jedynie zwiększa (gotek). 1: F; 2: S-I; 3: I-S

Środowisko – warunki atmosferyczne

Kolejnym czynnikiem ryzyka są warunki atmosferyczne. Zalicza się do nich zwłaszcza mgła, silny wiatr i gwałtowne zjawiska atmosferyczne, takie jak: szkwały, opad atmosferyczny oraz zjawiska burzowe: *Pogodynka i new.meteo.pl pokazuje teraz dla Żaru i Szczyrku północny wiatr, natomiast Windguru wschodni oraz południowo-wschodni, kto rozstrzygnie, co będzie wiało? W prognozach są też opady konwekcyjne, więc będą się wypiętrzać chmury, ryzyko CB⁹* (Krystian).

⁶ Przycisk służący do uruchamiania mikrofonu w radiotelefonie pilota VHS (służy także do łączności z kierownikiem startu).

⁷ Jedna z linek paralotni zawinięta wokół czaszy.

⁸ Rodzaj spadochronu, który wyrzucany przez pilota w sytuacji zagrożenia ma spowolnić uderzenie w ziemię.

⁹ Cumulonimbus – chmura burzowa.

Silny wiatr jest zawsze czynnikiem który pilot musi brać pod uwagę i kalkulować ryzyko z tym związane. A to ryzyko jest różne w zależności, czy to jest nadmorski klif, krawężnik, zima czy lato, góry niskie, góry wysokie, wiatr gradientowy, czy wiatr termiczny, zawietrzna czy nawietrzna (gotek).

[...] bo we mgłę się nie lata, tylko nad nią. Latanie we mgłę to daremne moczenie glajta¹⁰ i ryzyko bliskiego spotkania z liniami elektrycznymi (Adam3). 1: F; 2: I; 3: Ś

Tego ryzyka starają się unikać piloci latający z napędem (PPG, PPGG), wybierając łagodne warunki (bezwietrzne i pozbawione termiki) panujące zwykle wieczorem: Ryzyko to nie termika. Ryzykiem jest turbulencja, na jaką reaguje się, rzucając ciało w uprzęży – tego PPG Ci nie da (Chrząszczu).

Jak wieje, to rotory¹¹ mogą Cię poskładać na małej wysokości, jak są przeszkody, to zawsze się w nie możesz wpakować. Jeśli nawet rotory nie przeszkadzają, bo startujesz w bezwietrzu, to powodem wypadku może być nawet zwykle kretowisko, a z powodu wydłużonego rozbiegu nawet „nieistotna”, a biegnąca w poprzek miedza lub rowek (Jogi3). 1:F; 2:I; 3: Ś.

Środowisko – warunki terenowe

Kolejnym czynnikiem ryzyka jest ukształtowanie terenu, w którym się lata: *Moim zdaniem latanie w górach wiąże się z większą ilością zagrożeń niż na płaskim: wynikające z lokalnych warunków pogodowych będących pochodną ukształtowania terenu: zawietrzne (duszenia i turbulencje), lokalne wiatry (dolinowe i fenowe), wynikające z siły termiki – w górach jest generalnie silniejsza i bardziej turbulentna, zagrożenia wynikające z lądowania w nieplanowanym miejscu – w górach jest wiele miejsc nienadających się do bezpiecznego lądowania, np. zalesione doliny. Do tego dochodzą miejsca trudno dostępne (daleko położone od szlaków komunikacyjnych). Wiosną, gdy w dolinach od dawna wiosna, w wysokich górach zalega gruba pokrywa śniegu – powrót w adidasach to może i męska, ale bardzo nieprzyjemna i potencjalnie niebezpieczna przygoda, w górach lata się czasami blisko stoku/skał – ryzyko uderzenia w przypadku poskładania (Kamil). 1: F, 2:I, 3:Ś*

Niektóre czynniki ryzyka są spowodowane zarówno ukształtowaniem terenu: *Ryzyko jest spore bo: [...] startujemy non stop z nowych miejsc, gdzie nie zawsze jest to super łąka, ale i ugó, a miejsca na start niewiele i prosto na linie wysokiego napięcia [...], napęd też czasem może nawalić (Michał). 1: F, 2:I, 3:Ś, jak i związanymi z tym warunkami atmosferycznymi: *Góra jest bardzo termiczna i należy uważać przy słabym wietrze, próbując latać na żaglu przy ścianie lasu pod startem. Odrywają się bardzo silne bąble, a co za tym idzie – pojawia się ryzyko sensacji lub silne duszenia. Wielu wisało na drzewach (Boruta). 1:F, 2:I, 3:Ś**

Czynnik ludzki

W tej kategorii ryzyka czynnik ludzki (indywidualny) związany jest z czynnikiem sprzętowym, gdyż decyzja o wyborze sprzętu – jego parametrów lotnych – przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo (wraz z poprawą parametrów lotnych maleje zwykle poziom bezpieczeństwa).

¹⁰ Potoczne określenie paralotni.

¹¹ Zawirowania strug powietrza powstające po zawietrznej stronie przeszkody.

Doświadczenie, a raczej jego brak, jest także ważnym czynnikiem ryzyka: *20 h nalo- tu to praktycznie zero nalo- tu. Pilot z takim doświadczeniem podejmuje ryzyko, którego wcale nie musi podejmować. Ktoś rozsądnie myślący powie, że jego zdrowie jest ważniejsze i przez 3 sezony będzie latał materacem¹² do czasu aż nie wymyśli, jakie latanie mu pasuje* (darek). 1:F, 2: S-I; 3: I-S

Błędy zdarzają się także doświadczonym pilotom, których przyczyną może być pro- blem z koncentracją przed startem: *Jest według mnie jeden niuans występujący nawet u naprawdę „świetnego” pilota, a związany z rozpraszaniem uwagi. Rozgardiasz na starcie może zwiększyć ryzyko popełnienia błędu. A to już jest niebezpieczne. I to obojętne, czy w górach, na klifie czy na płaskim* (Flypiotrek). 1: F, 2:I, 3:I-S

Przy przekroczeniu masy startowej, choć bezpośrednią przyczyną wypadku jest utrata siły nośnej przez skrzydło, przyczyna tkwi po stronie pilota (zły dobór skrzydła do masy startowej): *Przekroczenie masy startowej ponad limit podany w danych technicz- nych skrzydła („Masa pilota z wyposażeniem”) zwiększa ryzyko wypadku w przypadku błędu pilota. Ryzyko jest tym większe, im mniejsza jest powierzchnia skrzydła w stosunku do masy startowej* (lojak). 1: F, 2:I, 3:I-S

Latanie na małych skrzydłach wymaga większych umiejętności, jednak stymuluje do większej aktywności i przynosi pilotom więcej satysfakcji: *Ludzie sięgają po małe skrzydła, bo widzą, że latanie na nich nie zabija, jak to się kiedyś wydawało. Piloci sięga- jący po bardziej wymagające konstrukcje ryzykują więcej, jeśli robią to bez wcześniejszego przygotowania, ale nie oznacza to, że muszą sobie od razu zrobić krzywdę. Wszystko zależy od samego PILOTA* (ts). 1: F, 2:S-I, 3:I-S

W zdecydowanej większości wypadków to jest czynnik ludzki. Analizując tak po ama- torsku, to rzadko jest wina warunków zewnętrznych, a prawie zawsze człowiek zawodzi. Nawet jak sprzęt jest przyczyną, to pytanie, czy można było temu zapobiec (waldemarl). 1: F, 2:I, 3:I

ZARZĄDZANIE RYZYKIEM

Piloci w każdej sytuacji starają się minimalizować ryzyko bezwzględne (absolutne) poprzez sprawowanie nad nim kontroli nad nim. Wykonują to w różny sposób. Największą rolę odgrywa tutaj wiedza zdobywana podczas szkolenia. Pomaga ona także oszacować ryzyko związane ze startem w danych warunkach: *Można tylko wpływać na prawdopo- dobieństwo, że poskłada lub nie (paralotnię), stosując się do pewnych reguł. Jeżeli zapisałeś się na kurs, to wiedzę dotyczącą tego tematu powinien Ci na nim przekazać instruktor. [..]. Jakież ryzyko zawsze istnieje i w sporym stopniu to Ty decydujesz o jego skali* (Zapik). 1: F, 2: I, 3: I

Każdy powinien rozpatrzyć ryzyko związane ze stosowaniem lub niestosowaniem danego rozwiązania. W przypadku radia nie ma zagrożeń związanych z jego stosowaniem, za to są potencjalne korzyści [..]. Przy stosowaniu okularów korzyści są dość mocno uzależnione od osobniczych uwarunkowań [..]. Do prawidłowego zarządzania ryzykiem potrzebujemy rzetelnych danych zarówno o korzyściach, jak i kosztach i zagrożeniach (Zbyszek Gotkiewicz). 1: F, 2: I, 3: I-S

¹² Paralo- tnia dla początkujących.

Na ryzyko niebezpieczeństwa wpływa indywidualny styl latania każdego pilota: *Turbulencja w PPG zależy od stylu latania. Jeśli latasz nisko, to notorycznie trafiasz na zawietrzne, rotory itd. Swego czasu potrafiłem wpaść w zawietrzne tak, że połowa Nucleona zniknęła mi znad głowy. Innym razem Hadrona zmiołło na wysokości 6–8 metrów nad ziemią. Latanie z prędkościami powyżej 100 km/h też nie jest obce w PPG mój rekord (112) (Wojtek). 1:F, 2:S, 3:I-Ś*

Zarządzanie ryzykiem podczas latania ma wpływ nie tylko na bezpieczeństwo samego pilota, ale także na możliwość spowodowania wypadku z udziałem osób przyglądających się lotom z ziemi. [...] *uważam, że po prostu sam przeciągnąłem skrzydło. Wyszedłeś z zakrętu pod wiatr, w związku z czym skrzydło schowało się lekko do tyłu, ty je dodatkowo przyhamowałeś i dodałeś gazu. W pozycji trymera całkowicie zaciągniętego w tej sytuacji spadochronowanie gwarantowane [...]. Ponadto uważam, że jesteś nieodpowiedzialnym człowiekiem. [...] Masz ogromne szczęście, że nikomu nic się nie stało. Nie zdajesz sobie sprawy, jakie konsekwencje mógł nieść ze sobą ten niepoważny popis. Dobry paralotniarz ogranicza ryzyko do minimum, tym bardziej jak lata w takich miejscach jak wybrzeże. Mierz siły na zamiary, zastanów się najpierw zanim polecisz. Odpowiadasz nie tylko za siebie, ale wszystkich dookoła. Nie jesteś sam na klifie, poza paralotniarzami, dla których też jesteś zagrożeniem, są plażowicze, a wśród nich dzieci!!! (sławek). 1: F, 2: S, 3: I*

DYSKUSJA

Analiza jakościowa treści dyskusji prowadzonych przez paralotniarzy na grupie dyskusyjnej pl.rec.paralotnie pozwoliła na rozpoznanie głównych grup tematycznych opinii i kategorii ryzyka w dyskursie pilotów. W każdej z wyodrębnionych grup tematycznych udało się zidentyfikować sytuacje ryzykowne i skategoryzować je według zastosowanego klucza.

We wszystkich grupach tematycznych udało się wyróżnić kategorie ryzyka funkcjonalnego/psychospołecznego wymieniane przez Chérona i Ritchiego (1982), Roehla i Fesenmaiera (1992) czy Stone'a i Gronhauga (1993). W dyskusji dominują sytuacje związane z ryzykiem funkcjonalnym, zaś na ryzyko psychospołeczne wskazują głównie zawodnicy.

Ryzyka stymulacyjnego, skonceptualizowanego przez Zaleskiewicza (2005), w dyskursie pilotów w zasadzie nie odnotowano. Pojawia się ono jedynie w kontekście zabaw na niskiej wysokości, mających charakter popisu przed publicznością. Dominuje natomiast ryzyko instrumentalne, które z natury związane jest z uprawianiem paralotniarstwa. Jest ono racjonalnie kalkulowane i sprzyja temu wiedza i doświadczenie pilota.

Najłatwiej udaje się umieścić sytuacje ryzykowne w kategoriach czynników ryzyka. W ten sposób jest ono najczęściej analizowane w literaturze (Castanier i wsp., 2010; Christey, 2005; Rekan, 2012; Schulze i wsp., 2002). Wśród paralotniarzy dominuje przekonanie, że najczęstszym czynnikiem ryzyka jest osoba pilota. Wpływ czynników sprzętu i środowiska może zostać zminimalizowany dzięki wiedzy, doświadczeniu i umiejętnościom pilotów. Konstatacje te są zgodne z wynikami cytowanych wcześniej autorów, choć Schulze i wsp. (2002) jako główne przyczyny wypadków wskazują na zdarzenia związane ze sprzętem (zwinienie lub deflacja skrzydła). Wypaski te jednak mogły być także efektem decyzji pilota o lataniu w zbyt trudnych warunkach termicznych. W tabeli 1 zestawiono omówione sytuacje ryzykowne związane z różnymi kategoriami ryzyka.

Tabela 1. Różne rodzaje ryzyka

Grupa tematyczna	Kategoria ryzyka		
	funkcjonalne/ psychospołeczne	instrumentalne/ stymulacyjne	indywidualne/ sprzętowe/ środowiskowe
1. Percepcja i akceptacja ryzyka	F: świadomość możliwości okaleczenia, a nawet śmierci	I: start w ostrej termice	I: rezygnacja z bezpiecznego skrzydła Ś: ostra termika
2. Ryzyko zawodnicze	F: ryzykowne decyzje podjęte w celu osiągnięcia wyniku P: obawa przed przedwczesnym wylądowaniem, przegraną, nieosiągnięciem założonego celu przelotu	I: chęć wygranej	I: niedotarcie do celu S: używanie mniej bezpiecznego sprzętu w celu osiągnięcia lepszego wyniku
3.1. Czynniki ryzyka – sprzęt	F: awaria sprzętu, krawat, zerwanie wyczepu, brak paliwa, awaria napędu, wkręcenie przedmiotów w śmigło, odwiązanie sterówki, niezadziałanie systemu ratunkowego, niezgodne z certyfikatem zachowanie skrzydła	I: unikanie poprzez stosowanie środków komunikacji	S: awarie sprzętu (patrz obok)
3.2. Czynniki ryzyka – środowisko – warunki atmosferyczne	F: silny wiatr, gwałtowne zjawiska atmosferyczne (szkwały, opad, chmury Cb, burze), mgła, wiatr na zawietrznej – rotory, silna termika, silne noszenia i duszenia	I: unikanie poprzez staranne studiowanie prognoz pogody	Ś: warunki atmosferyczne (patrz obok).
3.3. Środowisko – warunki terenowe	F: nierówności terenu na starcie, lądowanie w nieplanowanym miejscu (drzewo, las, oddalenie od szlaków komunikacyjnych), w głębokim śniegu, uderzenie o stok lub skały, linie wysokiego napięcia	I: unikanie poprzez staranny dobór terenu	Ś: warunki terenowe (patrz obok)
3.4. Czynnik ludzki	F: brak doświadczenia, dobór odpowiedniego sprzętu do posiadanych umiejętności, brak koncentracji przed startem, przekroczenie masy startowej, zły dobór skrzydła (powierzchnia, klasa)	I: brak wiedzy, koncentracji i doświadczenia	I: brak wiedzy, koncentracji i doświadczenia (patrz obok)
4. Zarządzanie ryzykiem	F: minimalizowanie ryzyka dzięki posiadanej wiedzy, rozsądny sposób latania, nierozważna zabawa na małej wysokości P: poszukiwanie uznania u widzów	I: latanie z dużymi prędkościami S: latanie na małej wysokości	I: styl latania S: dobór właściwego sprzętu Ś: zawietrzne, rotory

Źródło: badania własne

WNIOSKI

1. Netografia jest metodą przynoszącą interesujące wyniki, która może znaleźć zastosowanie także w naukach o kulturze fizycznej. Umożliwia ona zidentyfikowanie różnych kategorii badanego zjawiska (tutaj percepcji ryzyka) oraz uwarunkowań aktywności turystyczno-rekreacyjnej i sportowej (paralotniarstwa). Uzyskane w ten sposób kategorie i czynniki mogą zostać następnie wykorzystane w badaniach ilościowych, które pozwoliłyby zidentyfikować zależności pomiędzy badanymi zmiennymi (np. sytuacjami ryzykownymi a kategoriami ryzyka).
2. Ujawnione w wyniku analizy kategorie ryzyka mogą stanowić ramy dla dalszych szczegółowych badań naukowych oraz procesu dydaktycznego związanego z nauczaniem paralotniarstwa.
3. Zdecydowana większość analizowanych wpisów dotyczy ryzyka funkcjonalnego związanego z bezpieczeństwem, awarią sprzętu, warunkami atmosferycznymi, terenowymi i osobniczymi. Ryzyko psychospołeczne odnosi się jedynie do zawodników (nieosiągnięcie założonego celu, przegrana) lub osób poszukujących emocji i uznania u widzów. Być może wynika to z niechęci do dzielenia się z innymi osobami (publicznie) swoimi frustracjami, brakiem satysfakcji i niespełnienia. Pełną odpowiedź na pytanie o rzeczywistą percepcję ryzyka mogłyby dać dopiero badania jakościowe przeprowadzone na reprezentatywnej grupie paralotniarzy. Ponadto analizie należy poddać statystyki wypadków, ich przyczyny, towarzyszące im warunki i skutki. Interesująca byłaby także analiza jakościowa rekomendacji formułowanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych.

Ograniczenie powyższych badań polega na ich jakościowym charakterze oraz na stosunkowo nielicznej próbie badawczej, w której znalazły się jedynie osoby aktywnie dyskutujące na grupie pl.rec.paralotnie.

Podziękowanie

Autor pragnie podziękować dwóm anonimowym recenzentom za zaangażowanie i celne uwagi, które w znacznym stopniu pozwoliły na podniesienie jakości powyższej pracy.

BIBLIOGRAFIA

- Beck, U. (1993). *Risk society: Towards a new modernity*. London: Sage.
- Bentley, T.A., Macky, K., Edwards, J. (2006). Injuries to New Zealanders participating in adventure tourism and ad-venture sports: an analysis of accident compensation corporation claims. *New Zealand Medical Journal*, 19(2), 22–47.
- Buckley, R. (2012). Rush as a key motivation in skilled adventure tourism: resolving the risk recreation paradox. *Tourism Management*, 33, 961–970.
- Castanier, C., Le Scanff, C., Woodman, T. (2010). Who takes risks in high-risk sports? A typological personality approach. *Research Quarterly for Exercise and Sport*, 81(4), 478–484.
- Cheron, E.J., Ritchie, J.R.B. (1982). Leisure activities and perceived risk. *Journal of Leisure Research*, 14(1), 139–154.
- Christey, G.R. (2005). Serious parasport injuries in Auckland, New Zealand. *Emergency Medicine Australasia*, 17, 63–166.
- Dowling, G., Staelin R. (1994). A model of perceived risk and intended risk-handling activity. *Journal of Consumer Research*, 21(1), 119–135.

- Haddock, C. (1993). *Managing Risks in Outdoor Activities*. Wellington: New Zealand Mountain Safety Council.
- Kozinets, R.V. (2002). The field behind the screen: using netnography for marketing research in online communities. *Journal of Marketing Research*, 39, 61–72.
- Makarowski, R. (2016). *Stres i ryzyko jako elementy czynnika ludzkiego w sportach i profesjach lotniczych*. Warszawa: AKAM.
- Priest, S. (1990). The adventure experience paradigm. W: A. Miles, S. Priest (red.), *Adventure Recreation* (ss. 157–62). State College, PA: Venture Publishing.
- Ratajczak, Z. (2004). Kontrowersje wokół pojęcia ryzyka. Źródła i konsekwencje. W: R. Studenski (red.), *Zachowanie się w sytuacji ryzyka* (ss. 13–19). Katowice: UŚ.
- Rekand, T. (2012) The epidemiology of injury in hang-gliding and paragliding. W: T.W. Heggie, D.J. Caine (red.), *Epidemiology of Injury in Adventure and Extreme Sports* (ss. 44–56). Basel: Karger.
- Robinson, D.W. (1992). A descriptive model of enduring risk recreation involvement. *Journal of Leisure Research*, 24(1), 52–63.
- Roehl, W., Fesenmaier, D. (1992). Risk perception and pleasure travel: an exploratory analysis. *Journal of Travel Research*, 20(4), 17–26.
- Schiffman, L., Kanuk, L. (1991). *Consumer behavior*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Schulze, W., Richter, J., Schulze, B., Esenwein, S.A., Büttner-Janz, K. (2002). Injury prophylaxis in paragliding. *British Journal of Sports Medicine*, 36, 365–369.
- Spink, M.J. (2001). Trópicos do discurso sobre risco: risco-aventura como metáfora na modernidade tardia. *Caderno de Saúde Pública*, 17(1), 277–311.
- Spink, M.J., Menegon, V.M. (2004). *Práticas discursivas como estratégias de governamentalidade: a linguagem dos riscos em documentos de domínio público. Manual de análise do discurso em ciências sociais*. Petrópolis: Vozes.
- Stone, R.N., Gronhaug, K. (1993). Perceived risk: Further considerations for the marketing discipline. *European Journal of Marketing*, 27(3), 39–50.
- Studenski, R. (2007). Autodestrukcyjna motywacja do zachowań ryzykownych. *Kolokwia Psychologiczne*, 16, 176–196.
- The New Lexicon Webster's Encyclopedic Dictionary of The English Language*. Deluxe Edition (1991), B.S. Cayne (red.), New York: Lexicon Publications.
- Vagias, W., Morais, D., Dziubek, D. (2005). The Role of Risk Perception in a One-Day Wilderness Whitewater Rafting Trip. W: J.G. Peden, R.M. Schuster (red.), *Proceedings of the 2005 north-eastern recreation research symposium*; 2005 April 10–12; Bolton Landing, NY. Gen. Tech. Rep. NE-341. Newtown Square, PA: U.S. Forest Service. Pobrano 16.10.2018 z: https://www.fs.fed.us/ne/newtown_square/publications/technical_reports/pdfs/2006/341%20papers/vagias341.pdf
- Zaleśkiewicz, T. (2005). *Przyjemność czy konieczność. Psychologia sportu i podejmowania ryzyka*. Gdańsk: GWP.

ABSTRACT

Risk in paragliding: qualitative analysis of entries on the paragliders' pilots forum

Background. Risk is a possibility, a probability, or a danger that something will happen differently than expected. Paragliding is the recreational and competitive adventure sport of flying paragliders. The aim of the research is to analyze the risk discourse present on the paragliders' pilots forum pl.rec.paralotnie. **Material and methods.** The research material consists of entries of paragliders' pilots – participants of the discussion forum pl.rec.paralotnie – regarding the risk associated with practicing paragliding. A qualitative analysis of selected 100 entries containing the words “risk” and “risks” was made. A netnographic method was applied. Qualitative analysis

were performed using the NVivo 11 software. **Results.** In the analysis and coding process, the statements were grouped into three risk categories: functional-psychosocial, stimulatory-instrumental and individual- equipment-environmental. As a result of subsequent coding, four main and four detailed categories of risk categories were received: risk perception and acceptance, competition risk, risk factors – equipment, risk factors – environment – atmospheric conditions, risk factors – environment – terrain conditions, human factor, and risk management. **Conclusions.** The vast majority of entries on the pl.rec.paralotnie forum concern functional risk related to equipment failure, weather conditions, terrain conditions and human factor. The psychosocial risk applies almost exclusively to competitors taking part in paragliding competitions. In a few cases it concerns people seeking recognition among viewers watching risky maneuvers. Forum participants mainly point to individual (rather than hardware or environmental) risk. They believe that the equipment and environmental risks can be minimized thanks to skills (training) and experience.

Key words: paragliders, pilots, risk, netography, discourse analysis