

# Dariusz Bogusz

---

## Rys historyczny szkolenia selekcyjnego kandydatów na pilotów wojskowych w Polsce

---

Obronność - Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii  
Obrony Narodowej nr 4(12), 5-20

---

2014

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach  
dozwolonego użytku.

AUTOR

kpt. mgr Dariusz Bogusz  
dariusz.bogusz@wp.pl

## **RYS HISTORYCZNY SZKOLENIA SELEKCYJNEGO KANDYDATÓW NA PILOTÓW WOJSKOWYCH W POLSCE**

### **Wstęp**

Wielu ludzi chce zostać pilotami, ale nielicznym ta sztuka się udaje<sup>1</sup>. Jak pokazuje historia, pozyskiwanie ludzi do lotnictwa zaczyna się dużo wcześniej niż sam proces rekrutacji<sup>2</sup>. Potrzeba przygotowania młodych adeptów awiacji wynika ze specyfiki podniebnej profesji<sup>3</sup>. Już od początków historii lotnictwa jej młodych kadr poszukiwano na wczesnych etapach edukacji powszechnej. Tworzące się lotnictwo wojskowe dobierało pilotów z całego społeczeństwa, które z nieufnością przyglądało się rozwojowi nowego rodzaju sił zbrojnych. Dziś nikt nie kwestionuje roli lotnictwa wojskowego na polu walki. Zmienił się też system przygotowania młodych kadr lotniczych, natomiast nie zmieniła się zasada, że poszukujemy do zawodu pilota fascynatów gotowych poświęcić życie dla swojej pasji. Początki budowy polskiego lotnictwa dają przykład podejścia systemowego do doboru kandydatów na pilotów wojskowych.

Celem artykułu jest identyfikacja charakterystycznych okresów historycznych lotniczego szkolenia selekcyjnego<sup>4</sup>, które ma bogatą tradycję w Polsce. Doświadczenia historyczne pozwalały – teraz i w przeszłości – na organizację efektywnego systemu kwalifikacji kandydatów na pilotów wojskowych.

---

<sup>1</sup> Potwierdzeniem tej tezy mogą być wspomnienia płk. pil. Czesława Czyża, który przygodę z lotnictwem wojskowym zaczynał w latach 60. *Przed badaniami w WIML było nas ponad 3600. Do egzaminów dopuszczono 300 osób. Stawiło się 280. Zdało 126. Po trzech latach dęblińską szkołę ukończyło 64 pilotów.* Zob., *Droga do nieba*, „Głos Ziemi Cieszyńskiej”, nr 51-52, 2001.

<sup>2</sup> Rekrutacja oznacza przyciąganie przez organizację wystarczająco dużej liczby kandydatów do celów selekcji. M. Kostera, *Zarządzanie personelem*, PWE, Warszawa 1998, s. 59.

<sup>3</sup> M. Tokarski, *Normatywna konstrukcja przygotowania do zawodu trudnego i niebezpiecznego na przykładzie kształcenia w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie na kierunku pilotaż – pilot śmigłowca*, [w:] J. Ślusarski (red.), *Humanistyczne (pozatechniczne) konteksty przygotowania zawodowego do pracy w warunkach trudnych i niebezpiecznych*, WSOSP, Dęblin 2012, s. 302-303.

<sup>4</sup> Szkolenie selekcyjne to pierwszy etap szkolenia lotniczego obejmujący sprawdzenie predyspozycji lotniczych kandydatów na pilotów wojskowych.

Jak skutecznie dobierać kandydatów do lotnictwa wojskowego, korzystając z dorobku poprzedników? Obecny system lotniczego szkolenia selekcyjnego powinien wykorzystywać doświadczenia historyczne i najnowsze osiągnięcia technologiczne w procesie pozyskiwania kandydatów na pilotów wojskowych. Niezrywanie z przeszłością, zapewnia ciągłość lotniczych pokoleń i przyczynia się do ewolucyjnych zmian, zapewniając wysoką jakość weryfikacji przyszłych pilotów już w okresie przedrekrutacyjnym.

Prawidłowo zbudowany system pozyskiwania młodych ludzi do lotnictwa wojskowego powinien przewidzieć także potrzeby lotnictwa cywilnego i zapewnić profesjonalnie przygotowane kadry lotniczej dla gospodarki krajowej.

Badając jak przebiegało szkolenie selekcyjne kandydatów na pilotów w Polsce od początku powstania lotnictwa, można podzielić je na cztery charakterystyczne okresy historyczne (tabela 1).

**Tabela 1.**

**Cechy charakterystyczne szkolenia selekcyjnego w wyróżnionych**

| Lp. | Okres                                      | Cechy charakterystyczne:  |
|-----|--|---|
| I   | Lata międzywojenne<br>1918-1939            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• praca w modelarniach,</li> <li>• szkolenie szybowcowe,</li> <li>• szkolenie na samolotach silnikowych,</li> <li>• lotnicze przysposobienie wojskowe (LPW);</li> </ul>          |
| II  | Okres powojenny (czasy PRL-u)<br>1945-1990 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• lotnicze przysposobienie wojskowe I stopnia (LPW I),</li> <li>• lotnicze przysposobienie wojskowe II stopnia (LPW II),</li> <li>• Ogólnokształcące Liceum Lotnicze;</li> </ul> |
| III | Lata przemian demokratycznych              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• odejście od szkolenia w Aeroklubie RP,</li> <li>• szkolenie selekcyjne po I semestrze w WSOSP na samolotach turbośmigłowych.</li> </ul>  |
| IV  | Od 2007 roku                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• lotnicze przysposobienie wojskowe (LPW),</li> <li>• system SELEKCJA,</li> <li>• wykorzystanie symulatorów w szkoleniu LPW.</li> </ul>  |

Źródło: opracowanie własne.

Periodyzacja ta nie jest oczywiście pełna i wyczerpująca, pomiędzy niektórymi okresami można wyróżnić jeszcze okresy przejściowe, jak np.: przerwa w systemowym doborze kandydatów w czasie trwania II wojny światowej, czy okres od wyzwolenia ziem polskich do końca lat czterdziestych charakteryzujący się odbudową powojennego systemu szkolenia lotniczego.

## **Trudne początki i lata międzywojenne**

Na początku istnienia lotnictwa najważniejsze było działanie na rzecz jego rozwoju oraz popularyzacji w społeczeństwie. Ogromne zapotrzebowanie kadrowe formujących się jednostek lotniczych po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku miało znaczący wpływ na system doboru i kształcenia pilotów wojskowych. Kandydaci do szkół lotniczych rekrutowali się początkowo głównie spośród oficerów wojsk lądowych (przede wszystkim z kawalerii), a następnie z podoficerów lotnictwa i podchorążych innych rodzajów broni. Nie przeprowadzano wówczas w ogóle rekrutacji młodzieży cywilnej<sup>5</sup>. Od roku 1925 stworzono nowy system szkolenia personelu lotniczego (utworzono m.in. Oficerską Szkołę Lotniczą w Grudziądzu), który dopuszczał zarówno możliwość przeszkolenia w pilotażu kandydatów z wojska, jak i nowego narybku rekrutującego się spośród młodzieży cywilnej. W ten sposób zakończył się okres improwizacji, a powstało oparte na racjonalnych podstawach szkolnictwo zapewniające stały dopływ świeżych sił do lotnictwa<sup>6</sup>.

Kształcenie personelu lotniczego prowadzono również poza wojskiem. W tworzeniu lotnictwa na ziemiach polskich szczególną rolę odegrały regionalne i ogólnokrajowe stowarzyszenia lotnicze, jak: Liga Obrony Powietrznej Państwa, Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej<sup>7</sup> oraz Aeroklub Polski.

Liga Obrony Powietrznej Państwa działała w latach 1923-1928. Celem Ligi było dążenie do wzbudzania zainteresowania najszerzych warstw społeczeństwa żeglugą powietrzną, do jej tworzenia, popierania i dalszego rozwoju. Miało być to realizowane poprzez: zachęcanie do pracy na polu naukowym, urządzenie wystaw lotniczych w kraju, tworzenie bibliotek, archiwów i muzeów lotniczych, budowę lotnisk, popieranie inicjatywy prywat-

---

<sup>5</sup> J. Celek, *Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego. Dzieje dęblińskiej Szkoły Lotniczej*, Wojskowy Instytut Historyczny, Warszawa 1979, s. 22-26.

<sup>6</sup> Tamże, s. 32.

<sup>7</sup> 10 lutego 1928 roku połączyły się Zarządy Główne Ligi Obrony Powietrznej Państwa i Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej. Przyjęto nazwę Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (w skrócie w dalszym ciągu LOPP). Zob., Z. Kozak., *Organizacja i działalność Obrony Powietrznej Państwa w latach 1923-1928*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej”, Nr 17, 1994, s. 10.

nej w kierunku rozwijania własnego przemysłu lotniczego oraz kształcenie i doksztalcanie personelu lotniczego<sup>8</sup>.

Po utworzeniu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w 1928 roku rozpoczęła się celowa polityka lotnicza polskich władz państwowych. Zadania Ligi ujęte w rocznych programach dostosowane zostały do aktualnych zagadnień lotniczych. LOPP spowodowała także wspólnie z Departamentem Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych powołanie do życia Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Przejął on od Ligi ogólną koordynację prac aeroklubów i reprezentowanie polskiego lotnictwa na zewnątrz<sup>9</sup>. Wtedy to rozpoczęto wprowadzanie Przynsposobienia Wojskowo-Lotniczego (PWL), a w późniejszym czasie Lotniczego Przynsposobienia Wojskowego (LPW), które jest początkiem obecnego szkolenia selekcyjnego<sup>10</sup> realizowanego w aeroklubach na zlecenie Sił Zbrojnych RP.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ufundowała ośrodki Przynsposobienia Wojskowo-Lotniczego w Łodzi i Łucku, gdzie szkolono pilotów. Prowadzone one były przez władze wojskowe. Rezygnacja LOPP ze szkolenia pilotów we własnym zakresie uzasadniona była powstaniem aeroklubów, które przejęły te zadania. Rezultatem zainteresowania LOPP sportem lotniczym było powołanie kół Szybowcowych LOPP i szkoły szybowcowej w Polichnie. Podstawowym zadaniem LOPP od początku jej działalności była rozbudowa lotnictwa. Sprowadzało się to głównie do stworzenia własnych źródeł zaopatrywania i uzupełniania lotnictwa wojskowego jako głównego odbiorcy. Lotnictwo cywilne miało stanowić rezerwę lotnictwa wojskowego. Kolejnym zadaniem było udostępnienie latania szerokim warstwom społeczeństwa<sup>11</sup>.

Zadania Ligi w dziedzinie rozwoju lotnictwa przedstawione przez gen. Berbeckiego na posiedzeniu Zarządu Głównego w dniu 5.02.1935 roku polegały na zorganizowaniu kół szybowcowych i ośrodków przynsposobienia wojskowo-lotniczego. Ich celem było wyszkolenie możliwie dużej liczby pilotów sportowych w wieku przedpoborowym. Za naukę pilotażu szybowcowego szkoły LOPP pobierały niewielkie opłaty od członków, a kandydatów zdolnych do służby wojskowej w lotnictwie szkoliły bezpłatnie. Wszyscy uczniowie byli ubezpieczeni od nieszczęśliwych wypadków. W 1935 roku zdecydowano zorganizować na terenie każdego okręgu szkołę szybowcową LOPP. W 1936 roku było już 16 szkolnych ośrodków szybowcowych. W tymże roku Zarząd Główny Ligi zakupił z własnego budżetu m.in.

---

<sup>8</sup> Tamże, s. 3.

<sup>9</sup> T. Kmiecik, *Z dziejów Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej 1928-1939*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej”, Nr 19, 1996, s. 1-3.

<sup>10</sup> Szkolenie selekcyjne do tej pory nazywane jest przez wykładawców i podchorążych „LPW”.

<sup>11</sup> T. Kmiecik, *Z dziejów...*, wyd. cyt., s. 6.

129 szybowców oraz przyznał subwencje na budowę 15 hangarów szybowcowych. Liga organizowała także wykup terenów pod szybowiska<sup>12</sup>.

Powołanie Inspektora Obrony Powietrznej Państwa i uporządkowanie aktów prawnych dotyczących biernej OPL kraju nałożyło na LOPP nowe obowiązki wchodzące w zakres wykonawczego i technicznego przygotowania prac obronnych. Poczynania Ligi stawały się częścią polityki obronnej państwa<sup>13</sup>.

W 1937 roku nastąpiło dalsze udoskonalenie szkolenia szybowcowego i organizacji szybownictwa, jak również jego ilościowy rozwój. W tym czasie istniało już 96 kół szybowcowych, 17 szkół szybowcowych, 68 zarejestrowanych szybowisk i 20 zarejestrowanych lotnisk do lotów szybowcowych w terenie płaskim. W Katowicach przystąpiono do organizacji Wyższej Szkoły Szybowcowej.

Z inicjatywy LOPP przystąpiono do budowy własnych szkół pilotażu silnikowego. W latach 1935-1938 powstały cztery nowe szkoły:

- w 1936 Pierwsza Szkoła Pilotów LOPP im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Aleksandrowicach koło Bielska,
- w 1937 roku im. gen. dyw. Tadeusza Kasprzyckiego w Stanisławowie oraz Masłowie koło Kielc,
- w 1938 roku im. Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza w Świdniku koło Lublina.

Ponadto LOPP szkoliła kandydatów na pilotów w aeroklubach. Od początków powstania aeroklubów Liga udzielała im pomocy pieniężnej i w sprzęcie<sup>14</sup>.

Liga nie mogłaby kontynuować rozwoju lotnictwa, nie będąc do tego należycie przygotowana. Dlatego też Zarząd Główny przystąpił do prac zgodnie z zasadą stopniowania trudności. Według wskazówek gen. Berbeckiego realizowano zasadę *od modelarstwa do szybownictwa*, a następnie *od szybownictwa do pilotażu silnikowego* – rys. 1. Pierwszym etapem było wprowadzenie modelarstwa lotniczego do szkół powszechnych, średnich i zawodowych na terenie całego państwa jako przedmiotu obowiązkowego w ramach nauki robót ręcznych. Na początku lat trzydziestych w Polsce było około 500 modelarni działających przeważnie przy szkołach, subsydiowanych przez LOPP. Instruktorami byli nauczyciele szkoleni i doskonali w technikach modelarskich na specjalnie organizowanych kursach. Kursom dla nauczycieli patronował Państwowy Instytut Robót Ręcznych. Szkoły powszechne i średnie w ten sposób miały zapewniony dopływ instruktorów małego lotnictwa<sup>15</sup>.

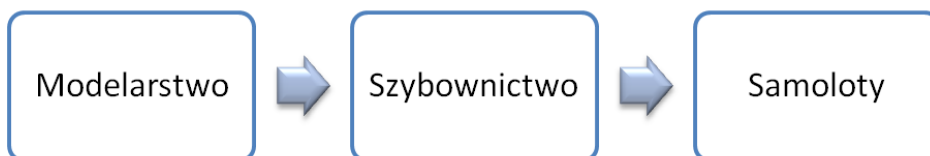
---

<sup>12</sup> Tamże, s. 7.

<sup>13</sup> Tamże, s. 8.

<sup>14</sup> Tamże, s. 8.

<sup>15</sup> Tamże, s. 8.



Źródło: opracowanie własne.

**Rys. 1. Ogólne założenia procesu pozyskiwania kandydatów do lotnictwa zgodnie z zasadą stopniowania trudności**

Oceniając działalność LOPP, liczącej na wiosnę 1939 roku około 2 mln członków, podkreślić należy, że osiągnęła ona poważne wyniki. Składały się na nie głównie: powołanie Instytutu Aerodynamicznego i innych placówek naukowo-badawczych, urządzenie jej kosztem 35 lotnisk i subwencjonowanie 9, zbudowanie i utrzymywanie Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, przydzielenie szkołom i aeroklubom kilkuset samolotów, finansowanie rajdów i konkursów, rozbudowa szybownictwa, zainicjowanie sportu spadochronowego, pokrywanie kosztów konkursów balonowych, rozbudzenie w społeczeństwie, zwłaszcza w młodzieży zainteresowania lotnictwem.

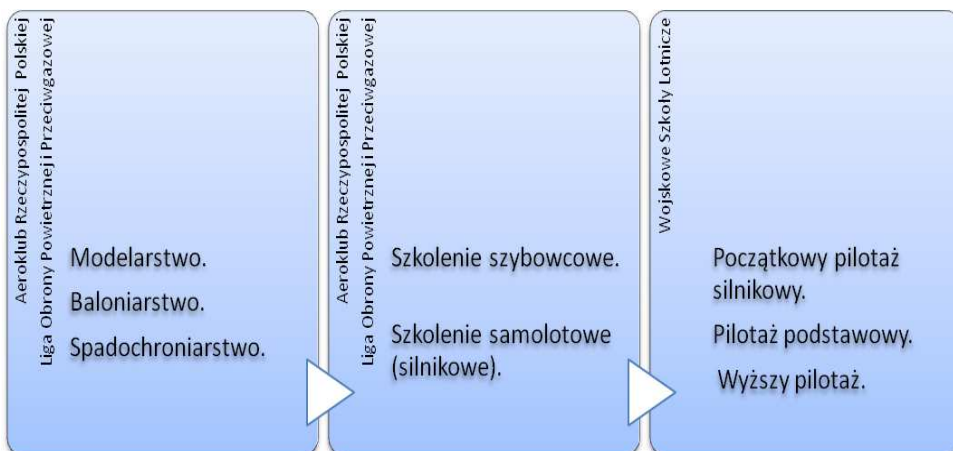
Istotne dla doskonalenia systemu szkolnictwa lotniczego było przejęcie w 1933 roku od aeroklubów szkolenia kandydatów do lotnictwa Przysposobienia Lotniczo-Wojskowego (PWL) – później LPW. Od tej pory aż do wybuchu wojny szkolenia selekcyjne realizowane było w trakcie pierwszego roku nauki w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W tym czasie prowadzono także szkolenie szybowcowe dla kandydatów w Wojskowym Ośrodku Szybowcowym w Ustianowej, które było pierwszą zaprawą lotniczą przed wejściem na pilotaż motorowy<sup>16</sup>.

Można stwierdzić, że celowa polityka lotnicza władz polskich w okresie międzywojennym przyczyniła się do rozwoju szkolnictwa wojskowego, a system przygotowania młodzieży do służby w lotnictwie wojskowym może stanowić wzór do naśladowania dla nowych rozwiązań w przygotowaniu kandydatów do lotnictwa wojskowego<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Por., J. Celek., *Skrzydłata szkoła*, Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2000, s. 64-71.

<sup>17</sup> D. Bogusz, *Szkolenie selekcyjne kandydatów na pilotów wojskowych realizowane w Aeroklubie „ORLAŃT”*, [w:] R. Bartnik, B. Grenda, T. Zieliński (red.), *Lotnictwo w doktrynach wojennych i konfliktach militarnych XX i XXI wieku*, AON, Warszawa 2013, s. 237.



Źródło: opracowanie własne.

**Rys. 2. Proces pozyskiwania kandydatów do szkół lotniczych w okresie międzywojennym**

W ostatnich latach przed wojną zorganizowana w Polsce była szeroka sieć aeroklubów i ośrodków szkolenia lotniczego LOPP, co zapewniało lotnictwu wojskowemu stały napływ przeszkolonej młodzieży w zakresie podstawowych dyscyplin lotniczych, a tym samym upraszczało i przyspieszało w znacznym stopniu szkolenie personelu latającego<sup>18</sup>.

Podsumowując, należy stwierdzić, że praktycznie największym osiągnięciem lotnictwa II Rzeczypospolitej było jego szkolnictwo, w którym główną rolę odegrała szkoła w Dęblinie i przygotowanie młodzieży do nauki. O słabości lotnictwa zdecydowała głównie mała liczba i niska jakość techniczna sprzętu, który pod każdym względem ustępował niemieckiemu<sup>19</sup>.

## **Okres Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej**

Bezpośrednio po wojnie nastąpiła odbudowa lotnictwa polskiego i reaktywacja szkoły w Dęblinie. Na przełomie kwietnia i maja 1945 r. przeprowadzony został pierwszy werbunek kandydatów, przejściowo zgrupowanych w dywizjonie zapasowym<sup>20</sup>, skąd przydzielani byli stopniowo do

<sup>18</sup> Por., J. Celek, *Wyższa Oficerska...*, wyd. cyt., s. 79.

<sup>19</sup> Przykładem może być bitwa pod Kockiem stoczona w dniach 1-5 października, gdzie resztki 13 eskadry rozpoznawczej Szkoły ORLĄT, dysponując jedynie jednym samolotem PWS i dwoma RWD-8, które nie posiadały uzbrojenia, walczyły w sposób przypominający początki lotnictwa, zrzucając na oddziały niemieckie granaty ręczne. Zob., tamże, s. 79.

<sup>20</sup> Popularnie zwanym „dywizjonem 303”.



odpowiednich grup szkoleniowych. Na uwagę zasługuje sformowanie w tamtym czasie kompanii szkolno-przygotowawczej, której celem było zapewnienie staranniejszego doboru kandydatów, wstępne ich przeszkolenie, badania lekarskie i kwalifikacja na odpowiednie kursy. W latach 1947-1949 odrodzona OSL, dzięki oficerom przedwojennym służącym wówczas w szkole, wykorzystywała tradycje i dorobek dęblińskiej uczelni okresu międzywojennego. Wiosną 1949 r. szkoła zaczęła szkolić pilotów dla lotnictwa cywilnego, a w związku z tym 1 kwietnia 1949 r. sformowana została eskadra lotnicza szkolenia kadr dla lotnictwa cywilnego<sup>21</sup>.

W latach 1956-1967 nastąpiło sprzęgnięcie procesu kształcenia lotniczego ze wstępnym przygotowaniem kandydatów w aeroklubach. W wyniku wprowadzenia szkolenia lotniczego przed rozpoczęciem nauki w OSL w ramach aeroklubów i LPW praca w szkole została ukierunkowana na szkolenie pełnowartościowych pilotów wojskowych. Cały ciężar wstępnego szkolenia lotniczego wzięły na siebie aerokluby i LPW. Dużą rolę w tej dziedzinie spełnił powołany do życia w 1959 roku Wojskowy Aeroklub Dębliński<sup>22</sup>. Od roku 1957 ubiegający się o przyjęcie do OSL musieli mieć ukończone LPW. W wyniku przeprowadzonych zmian pod koniec lat 50. powstał system kształcenia kadr lotnictwa polskiego, obejmujący wstępne przygotowanie młodzieży w różnych formach działalności aeroklubów<sup>23</sup>.

Aeroklub PRL powstał w 1957 r. i współpracował ściśle z Ministerstwem Obrony Narodowej. Zadania obejmowały w szczególności prowadzenie szkoleń dla kandydatów do oficerskich szkół lotniczych (poprzez szkolenia modelarskie, szybowcowe i samolotowe), prowadzenie szkoleń skoczków spadochronowych oraz treningi dla pilotów wojskowych będących żołnierzami rezerwy. Dodatkowo w tamtym czasie prowadzono (na podstawie dyrektywy ministrów obrony narodowej i oświaty z dnia 12 grudnia 1959 r.) ochotnicze lotnicze przysposobienie wojskowe na obozach letnich, organizowanych dla młodzieży uczęszczającej do szkół średnich i młodzieży pozaszkolnej<sup>24</sup>.

Prowadzenie obozów lotniczego przysposobienia wojskowego powierzono Aeroklubowi PRL, który finansował je z otrzymywanych na ten cel dotacji państwowych. Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi obozy letnie miały być organizowane w specjalnie przystosowanych ośrodkach szkoleniowych, a liczbę osób szkolonych na obozach ustalano według postulatów Ministerstwa Obrony Narodowej. Obozy lotniczego przysposobienia wojskowego stanowiły formę oddziaływania na młodzież szkolną i po-

---

<sup>21</sup> J. Celek, *Wyższa Oficerska...*, wyd. cyt., s. 174-213.

<sup>22</sup> J. Celek, *Zarys historii dęblińskiej szkoły lotniczej*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1965, s. 117.

<sup>23</sup> Tamże, s. 267-270.

<sup>24</sup> Zob., D. Zemła, *Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w normatywach Ministerstwa Obrony Narodowej i archiwaliach z lat 1958-1973*, „Rocznik Archiwalno-Historyczny CAW”, nr 4/33, 2012, s. 209-212.

zaszkolną w celu wyrobienia w niej zamiłowania do służby w lotnictwie wojskowym oraz przygotowania młodzieży do poświęcenia się zawodowej służbie wojskowej w lotnictwie. Obozy te miały być ponadto czynnikiem selekcji politycznej, zdrowotnej i szkoleniowej przyszłych kandydatów do oficerskich szkół lotniczych. Na obozach lotniczego przysposobienia wojskowego młodzież nabywała cech i sprawności niezbędnych kandydatom na oficerów-pilotów. To właśnie tutaj miała się odbywać selekcja ochotników z równoczesnym przesunięciem na wiek przedpoborowy wstępnego wyszkolenia lotniczego, polegającego na przygotowaniu młodzieży do wstąpienia na kursy pilotażu w oficerskich szkołach lotniczych<sup>25</sup>.

W tamtym okresie aż do czasów przemian demokratycznych lat 90. organizowano dwa rodzaje obozów (rys. 3) lotniczego przysposobienia wojskowego<sup>26</sup>:

- obozy I stopnia – organizowane w okresie wakacji letnich dla młodzieży w wieku 17-20 lat uczęszczającej do szkół średnich, trwające jeden miesiąc;
- obozy II stopnia – przewidziane dla młodzieży w wieku 18-20 lat ze średnim wykształceniem, obejmujące dwa, półtora bądź dwumiesięczne, obozy – szybowcowy i samolotowy – organizowane bezpośrednio jeden po drugim w okresie od lipca do października.



Źródło: opracowanie własne.

**Rys. 3. Proces szkolenia selekcyjnego kandydatów na pilotów wojskowych na obozach Lotniczego Przystosowania Wojskowego w latach 1957-1990**

Na szkolenia organizowane w ramach obozów I stopnia typowano ochotników spośród młodzieży męskiej szkół średnich, którą obejmowało obowiązkowe ogólnowojskowe przysposobienie wojskowe. Od kandydatów wymagano polskiego obywatelstwa, pisemnego zezwolenia rodziców lub opiekunów (w przypadku kandydatów poniżej 18 roku życia). Istotne było także odpowiednie wykształcenie – ukończone minimum 10 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędnej szkoły zawodowej oraz zaświadczenie

<sup>25</sup> Tamże, s. 213.

<sup>26</sup> Tamże, s. 213-214.

o kontynuowaniu nauki, pozytywne orzeczenie z badań lotniczo-lekarskich, kontynuowanie ogólnowojskowego przysposobienia wojskowego w ramach szkoły średniej, a ponadto uzyskanie III klasy pilota szybowcowego. Od kandydatów wymagano także przejścia teoretycznych kursów z zakresu podstawowej wiedzy lotniczej prowadzonych przez aerokluby w porze zimowej. Dla kandydatów mieszkających z dala od aeroklubów przewidywano prowadzenie kursów korespondencyjnych<sup>27</sup>.

Pomyślnie ukończone szkolenie w ramach obozów lotniczego przysposobienia wojskowego I stopnia dawało uczestnikom pierwszeństwo w przyjęciu na obozy lotniczego przysposobienia wojskowego II stopnia, których kandydatom stawiano podobne wymogi formalne w zakresie obywatelstwa, nienagannej przeszłości i odpowiednich kwalifikacji polityczno-moralnych. W przypadku obozów II stopnia istotny był także stan cywilny kandydata (wolny) i jego wiek – między 18 a 21 rokiem życia. Równie ważne było posiadanie wykształcenia w zakresie szkoły średniej ogólnokształcącej lub innej uprawniającej do podjęcia studiów w szkołach wyższych, odpowiednia zdolność fizyczna i psychofizyczna do pełnienia służby w lotnictwie wojskowym stwierdzona przez Główną Wojskową Komisję Lotniczo-Lekarską oraz ukończenie ogólnowojskowego przysposobienia wojskowego w ramach szkoły średniej i obozów lotniczego przysposobienia wojskowego I stopnia. Od kandydata wymagano także złożenia podania (ankiety) o przyjęcie do oficerskiej szkoły lotniczej, zaliczenia egzaminów konkursowych w zakresie przewidzianym dla kandydatów oficerskich szkół lotniczych oraz podpisania zobowiązania do wstąpienia do OSL po pomyślnym ukończeniu obozów lotniczego przysposobienia wojskowego II stopnia. W zobowiązaniu była także mowa o zwrocie kosztów, które kandydat pokrywał w przypadku rezygnacji lub świadomego i celowego przerwania szkolenia. Na szkolenia organizowane w ramach obozów lotniczego przysposobienia wojskowego II stopnia przyjmowano także kandydatów przed ukończeniem 21 roku życia, jeżeli nie zostali w danym roku powołani do odbywania zasadniczej służby wojskowej. W przypadku, gdy liczba kandydatów była niższa od postulowanej, dokonywano dodatkowego werbunku spośród absolwentów szkół średnich, którzy nie uczestniczyli w szkoleniu szybowcowym na obozach I stopnia<sup>28</sup>. Obozy LPW II stopnia były formą bezpośredniego przygotowania kandydatów do oficerskich szkół lotniczych.

Należy wspomnieć o utworzeniu w 1972 roku Ogólnokształcącego Liceum Lotniczego w Dęblinie, które na początku miało być eksperymentem, a na trwałe stało się głównym miejscem przygotowania do studiów w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych<sup>29</sup>.

---

<sup>27</sup> Tamże, s. 214.

<sup>28</sup> Tamże, s. 214-215.

<sup>29</sup> W tamtym czasie WOSL.

## **Okres przemian demokratycznych**

Po transformacji ustrojowej na początku lat 90. ubiegłego wieku reorganizacji uległ również system szkolnictwa wojskowego i na kilka lat zrezygnowano z lotniczego szkolenia selekcyjnego. Nabór do szkoły lotniczej odbywał się bez sprawdzenia podstawowych umiejętności lotniczych w aeroklubach<sup>30</sup>. W tym okresie szkolenie selekcyjne realizowano w trakcie pierwszego roku studiów w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych na samolocie PZL-130 „Orlik”. Po zakończeniu I semestru w Oddziale Kształcenia podchorążowie specjalności pilotażowych odbywali praktyczne szkolenie lotnicze w II Ośrodku Szkolenia Lotniczego<sup>31</sup> (60 Lotniczym Pułku Szkolnym) w Radomiu. Trwające 6 miesięcy szkolenie traktowane było jako szkolenie selekcyjne. Przed rozpoczęciem szkolenia na samolocie PZL-130TC „Orlik” odbywali 15-dniowe, naziemne przygotowanie do lotów w czasie 60 godzin. Program szkolenia selekcyjnego przewidywał loty w dzień i w nocy według VFR oraz w dzień według IFR w czasie około 76 godzin<sup>32</sup>. W 1998 roku podchorążowie realizowali szkolenie selekcyjne na samolocie TS-11 i wylatywali ok. 70 godzin<sup>33</sup>, jednak po krytyce szkolenia na drogich w eksploatacji „Iskrach” wycofano się z tego pomysłu<sup>34</sup>.

## **Najnowsza koncepcja**

Od roku 2007 lotnicze szkolenie selekcyjne realizowane jest ze środków Departamentu Promocji i Wychowania MON pod nadzorem WSOSP przez wybrane aerokluby regionalne (rys. 4). Do konkursu na realizację szkolenia selekcyjnego na samolotach kandydatów na podchorążych WSOSP mogą przystąpić tylko Ośrodki Szkolenia Lotniczego posiadające certyfikaty ULC. W latach 2007-2010 kandydaci szkolenie odbywali w aeroklubach na terenie całego kraju. Od roku 2010 szkolenie wszystkich kandydatów jest realizowane w Ośrodku Szkolenia Lotniczego Aeroklub „Orląt” w Dęblinie. Szkolenie w jednym ośrodku było jednym z warunków konkursowych na zorganizowanie szkolenia selekcyjnego. Zaletą dęblińskiego aeroklubu jest posiadanie odpowiedniej liczby samolotów i kadry instruktorskiej z wojskowym doświadczeniem lotniczym. Większość instruktorów to byli piloci wojskowi z pokaźnym nalotem, którzy pełnili służbę

---

<sup>30</sup> Por., M. Stanecki, *Szkolenie selekcyjne*, „Lotnictwo”, nr 10, 2008, s. 32.

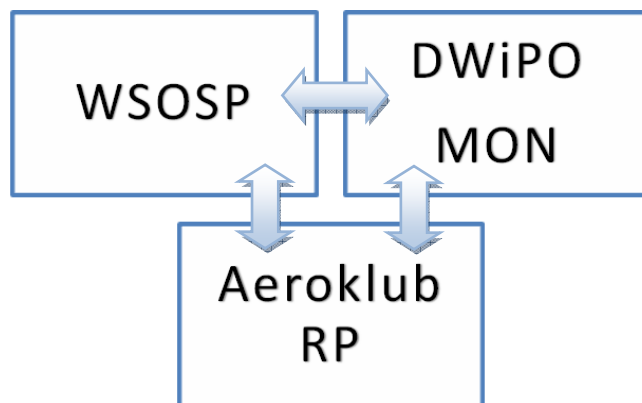
<sup>31</sup> Obecnie od 01.09.2010 r. po kolejnej reorganizacji 42 Baza Lotnictwa Szkolnego w Radomiu.

<sup>32</sup> Por., J. Bzymek, J. Matrzak, *Szkolenie pilotów w świetle integracji sił powietrznych RP ze strukturami NATO*, rozprawa doktorska, AON, Warszawa 2001, s. 150-151.

<sup>33</sup> Tamże, s. 151.

<sup>34</sup> Szkoleni podchorążowie wykonywali loty z drugiej kabiny, wywiad autora z płk. pil. dr. Markiem Bylinką, zastępcą Rektora-Komendanta WSOSP ds. wojskowych (18.07.2014).

w Dęblińskiej uczelni jako instruktorzy i w swojej karierze wyszkolili zastępy pilotów wojskowych. Znajomość metodyki szkolenia lotniczego i trudów wojskowego latania jest niezastąpiona w procesie nalotu selekcyjnego. Do przyjmowania egzaminów wyznaczani są piloci instruktorzy, spośród których większość jest pilotami wojskowymi lub byłymi pilotami wojskowymi i egzaminatorami praktycznymi Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej ULC<sup>35</sup>.



Źródło: opracowanie własne.

**Rys. 4. Instytucje zaangażowane w szkolenie selekcyjne kandydatów na pilotów wojskowych po roku 2007**

Szkolenie selekcyjne realizowane w aeroklubie jest zadaniem zleconym przez Ministerstwo Obrony Narodowej. Realizacja szkolenia ma z założenia być pierwszym sitem dla kandydatów na pilotów wojskowych. System ten idealnie nadaje się do pierwszej poważnej weryfikacji przyszłych orłów lotnictwa. Dzięki możliwości dofinansowania przez Departament Wychowania i Promocji Obronności MON w trakcie szkolenia istnieje możliwość oceny predyspozycji kandydatów na etapie rekrutacji i uniknięcia przyjęcia na studia nienadających się do dalszego szkolenia lotniczego. Umieszczenie preselekcji na tak wczesnym etapie pozwala oszczędzić czas i pieniądze. Nawet jeśli nie wszyscy szkoleni ze skutkiem pozytywnym będą chcieli pozostać w lotnictwie wojskowym, to będą cenną rezerwą tego lotnictwa bądź też będą stanowić zasób lotnictwa państwowego<sup>36</sup>.

Szkolenie selekcyjne jest nierozzerwalnie związane z kolejnymi etapami szkolenia lotniczego i ma za zadanie wstępną weryfikację kandydatów do zawodu pilota wojskowego. Zanim rekruci zostaną wytypowani do szkolenia selekcyjnego w trakcie naboru do WSOSP kandydat na pilota wojskowego musi pomyślnie przejść badania lotniczo-lekarskie w WIML. Pierw-

<sup>35</sup> Por., D. Bogusz, *Szkolenie selekcyjne...*, wyd. cyt., s. 240.

<sup>36</sup> Tamże, s. 238.

szą selekcją są badania w Rejonowej Wojskowej Komisji Lekarskiej. Po pomyślnym wyniku badań i przesłaniu dokumentów badań lekarskich przez WKU do WSOSP, szkoła kieruje na badania do Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie. W wyniku tych badań kandydatom nadawane są grupy zdrowia przydzielające ich do danej grupy lotnej, po czym są kwalifikowani na loty selekcyjne.

Szkoleniem objęci są kandydaci do Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych, którzy otrzymali pozytywne orzeczenia Wojskowej Komisji Lotniczo-Lekarskiej oraz pozytywną opinię komisji rekrutacyjnej „Szkoły Orłąt”.

Szkolenie selekcyjne kandydatów na pilotów wojskowych prowadzone jest w miesiącach wakacyjnych (przed rozpoczęciem roku akademickiego w WSOSP). Szkolenie teoretyczne w wymiarze około 130 godz. i szkolenie praktyczne w wymiarze 20 godzin według jednolitego, zatwierdzonego przez ULC programu szkolenia, preferowane jest w tym nalocie około 3 godz. szkolenia w akrobacji lotniczej.

Szkolenie realizowane jest wg Programu Szkolenia Lotniczego zatwierdzonego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC), który umożliwia po zrealizowaniu szkolenia selekcyjnego dalszą kontynuację do uzyskania licencji PPL(A) zgodnie z wymaganiami JAR FCL<sup>37</sup>. Szkolenie teoretyczne LPW w Aeroklubie odbywa się w trybie stacjonarnym. Szkolenie teoretyczne realizowane jest w pełnym wymiarze i daje możliwość zdawania egzaminu teoretycznego PPL(A) w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Zakres szkolenia teoretycznego składa się z dziesięciu przedmiotów o treści i systematyce zgodnej z częścią A przepisów AMC FCL1.125 numerowanych od I do X<sup>38</sup>.

Należy wspomnieć, że szkolenie w aeroklubach odbywa się na tanich w eksploatacji samolotach tłokowych (fot. 1). W trakcie LPW realizowanego w Aeroklubie ORŁĄT, szkolenie obejmowało także około 3 godziny zajęć na symulatorze „Selekcjoner”.

---

<sup>37</sup> JAR FCL – j. ang. *Joint Aviation Requirements Flight Crew Licensing* (Wspólne wymagania lotnicze licencjonowania personelu lotniczego).

<sup>38</sup> Przedmioty te to: prawo lotnicze, zasady ruchu lotniczego, przepisy i służby ruchu lotniczego, przepisy JAA, ogólna wiedza o samolocie, osiągi i planowanie lotu, człowiek, możliwości, ograniczenia, meteorologia, nawigacja, procedury operacyjne, zasady lotu, łączność, ogólne bezpieczeństwo lotów. Zob., *Program szkolenia kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji pilota samolotowego turystycznego PPL(A)*, Dęblin 2007; *Program szkolenia samolotowego Aeroklubu Orłąt*, Dęblin 2007, rozdział 2, pkt. A.2.01.01.



Źródło: Jarosław Matyszczak.

**Fot. 1. Samolot Cessna 150**

## **Wnioski**

W początkowej fazie budowania lotnictwa na ziemiach polskich najważniejsze było działanie na rzecz rozwoju lotnictwa, popularyzacja lotnictwa w społeczeństwie oraz zapewnienie wykwalifikowanych zasobów ludzkich dla lotnictwa wojskowego. Obecnie istnieje potrzeba odpowiedniego doboru kandydatów do lotnictwa wojskowego z dużej liczby chętnych do latania.

Szkolenie w poszczególnych okresach historycznych pokazuje, że selekcja kandydatów na pilotów wojskowych powinna być organizowana systemowo. Wojsko powinno współpracować z organizacjami pozarządowymi w celu umacniania obronności państwa oraz rozwoju lotnictwa, a także popularyzacji wiedzy wojskowej i przysposobienia wojskowego (aeroklubami i klasami wojskowymi). Analiza literatury udowadnia, że doświadczenia międzywojenne z powodzeniem były i są wykorzystywane do tworzenia późniejszych systemów selekcji przyszłych pilotów wojskowych. Najnowsza koncepcja kształcenia kandydatów na pilotów wojskowych jest bardzo podobna do systemu z pierwszych lat po odzyskaniu niepodległości. Nazwa LPW przetrwała do tej pory – szkolenie selekcyjne nadal nazywane jest lotniczym przysposobieniem wojskowym.

Na organizację szkolnictwa wojskowego wpływają, w dużej mierze, rozwój techniki, zmiany struktury organizacyjnej Sił Zbrojnych oraz potrze-

by zarządzania i dowodzenia. Doświadczenia historyczne w szkoleniu lotniczym powinny uzupełniać zaawansowane technicznie symulatory. Od początku szkolenia lotniczego kanonem było stopniowanie trudności. Obecnie trudno wyobrazić sobie szkolenie lotnicze bez zastosowania urządzeń wspomagających. Szkolenie symulatorowe powinno być integralną częścią lotniczego szkolenia selekcyjnego.

## Bibliografia

1. Bogusz D., *Szkolenie selekcyjne kandydatów na pilotów wojskowych realizowane w Aeroklubie „ORLĄT”*, [w:] Bartnik R., Grenda B., Zieliński T. (red.), *Lotnictwo w doktrynach wojennych i konfliktach militarnych XX i XXI wieku*, AON, Warszawa 2013.
2. Bzymek J., Matrzak J., *Szkolenie pilotów w świetle integracji Sił Powietrznych RP ze strukturami NATO*, rozprawa doktorska, AON, Warszawa 2001.
3. Celek J., *Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego. Dzieje dęblińskiej Szkoły Lotniczej*, Wojskowy Instytut Historyczny, Warszawa 1979.
4. Celek J., *Zarys historii dęblińskiej szkoły lotniczej*, MON, Warszawa 1965.
5. *Droga do nieba*, „Głos Ziemi Cieszyńskiej”, nr 51-52, 2001.
6. Kmiecik T., *Z dziejów Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej 1928-1939*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej”, Nr 19, 1996.
7. Kozak Z., *Organizacja i działalność Obrony Powietrznej Państwa w latach 1923-1928*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej”, Nr 17, 1994.
8. *Program szkolenia kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji pilota samolotowego turystycznego PPL(A)*, Dęblin 2007.
9. *Program szkolenia samolotowego Aeroklubu „Orląt”*, Dęblin 2007.
10. Tokarski M., *Normatywna konstrukcja przygotowania do zawodu trudnego i niebezpiecznego na przykładzie kształcenia w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie na kierunku pilotaż – pilot śmigłowca*, [w:] Ślusarski J. (red.), *Humanistyczne (pozatechniczne) konteksty przygotowania zawodowego do pracy w warunkach trudnych i niebezpiecznych*, WSOSP, Dęblin 2012.
11. Zemła D., *Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w normatywach Ministerstwa Obrony Narodowej i archiwaliach z lat 1958-1973*, „Rocznik Archiwalno-Historyczny CAW”, nr 4/33, 2012.



## **HISTORICAL OUTLINE OF SELECTIVE TRAINING OF CANDIDATES FOR MILITARY PILOTS IN POLAND**

*Abstract:* The article describes the history of selective training from the beginning of aviation to the present times. It differentiates and characterizes specific periods in selective air training. The article presents the cooperation of military aviation with civilian entities such as aviation clubs. Preparing aviation young trainees follows a long tradition and solutions applied in the past might as well contribute to build an effective system of acquiring and verifying candidates for military pilots.