

Janusz Ślusarski

Uczelnia jako instytucja edukacyjna przygotowująca absolwentów do zawodów, w których dominują sytuacje trudne

Pedagogika Szkoły Wyższej nr 2, 119-131

2011

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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Janusz Ślusarski

Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych, Dęblin

Uczelnia jako instytucja edukacyjna przygotowująca absolwentów do zawodów, w których dominują sytuacje trudne

Pilot wojskowy jako zawód generujący sytuacje trudne

Są takie zawody, które wymagają od ludzi je wykonujących dysponowania bardzo wysokim poziomem uzdolnień ściśle określonego rodzaju. W ramach wykonywania takich zawodów, tworzone są sytuacje, które za W. Mischelem można nazwać trudnymi. Wymuszają one podejmowanie określonych działań, odpowiadających dokładnie warunkom zewnętrznym. W takim wypadku podmiot działania nie ma swobody organizowania własnego działania, co nie oznacza, że nie jest ich organizatorem. Dokonując wyboru działania musi on dostosować je do wymagań konkretnej sytuacji, działanie jest więc tu jednoznacznie określone przez warunki sytuacyjne i zadania, które należy wykonać. Brak określonych predyspozycji do wykonania działania jest równoznaczne ze złym wywiązywaniem się z obowiązków zawodowych. Charakteryzując w ten sposób różne zawody nie można twierdzić, że niektóre z nich generują wyłącznie sytuacje trudne, a inne takich sytuacji nie wywołują. To oczywiście skrajne przypadki, między którymi funkcjonują zawody wymagające, w mniejszym lub większym stopniu, wyraźnie określonych uzdolnień¹.

Wykonywanie zawodu pilota wojskowego łączy się z całą pewnością z działalnością w sytuacjach trudnych. Sytuacje te można analizować na dwóch płaszczyznach funkcjonowania zawodowego. Pierwsza z nich odnosi się do pilotowania statku powietrznego (samolotu, śmigłowca) i wykony-

¹ W. Mischel, *Personality and assessment*, Wiley, New York 1968.

wania za jego pomocą określonych zadań wojskowych. Druga z nich łączy się z całością życia organizowanego przez fakt, że człowiek jest pilotem wojskowym.

Przedstawiona krótka charakterystyka specyfiki zawodu pilota wojskowego łączy się z przynajmniej dwoma kluczowymi zagadnieniami, czyli doborem kandydatów do zawodu pilota wojskowego oraz ich kształceniem i szkoleniem lotniczym. Dobre rozwiązania decydują o efekcie końcowym przygotowania zawodowego absolwenta lotniczej uczelni wojskowej, a tym samym o jego skutecznym i niezawodnym funkcjonowaniu na pierwszym i kolejnych stanowiskach pracy. Zagadnienia te zaprezentowano w artykule jako najważniejsze determinanty efektywnego wypełniania funkcji edukacyjnej przez Wyższą Szkołę Oficerską Sił Powietrznych, która jest jedyną lotniczą uczelnią wojskową w Polsce, kształcąca przyszłych pilotów wojskowych.

Portret kandydata do zawodu pilota wojskowego

Kandydaci na studentów uczelni to przede wszystkim pasjonaci lata-
nia, naznaczeni „aktywnym kompleksem Ikara”, czyli charakteryzujący się
szczególną potrzebą wyczynu, mający ogromny pęd do działania i szukania
uznania za swoje wyczyny, a przede wszystkim rozmiłowani w lataniu
i wszelkich działaniach pozwalających zaspokajać potrzebę poszukiwania
silnych wrażeń². Pamiętajmy jednak, że warunkiem koniecznym dostania
się do wojskowej uczelni lotniczej jest sprostanie wyśrubowanemu kryte-
riom medyczno- psychologicznym i sprawnościowym. Tylko około 15%
zgłaszających się kandydatów do WSOSP przechodzi przez takie sito kwalifi-
kacji wstępnej. Pozostają tylko ci, których w naszym lotniczym środowi-
sku charakteryzujemy jako obdarzonych, coraz rzadziej spotykanym wśród
współczesnej młodzieży, dobrostanem predyspozycji psychofizycznych,
niezbędnych do tego, aby zostać w przyszłości pilotem wojskowym. Kandy-
daci muszą także zdać egzaminy wstępne i wtedy okazuje się, że niektórzy
mają kłopoty z matematyką, fizyką czy też testem sprawności fizycznej.

² S. Siek, *Wybrane metody badania osobowości*, Akademia Teologii Katolickiej, Warszawa 1983.

Poziom zdawanych egzaminów wstępnych nie zawsze potwierdza stare porzekadło „w zdrowym ciele zdrowy duch” (w tym przypadku chodzi przede wszystkim o potencjał intelektualny kandydata). Występuje często znacząca różnica poziomów przygotowania z przedmiotów egzaminacyjnych u kandydatów, którzy z powodzeniem przeszli kwalifikację medyczno-psychologiczną. Mając na uwadze zmniejszający się z roku na rok odsetek młodzieży z wymaganym we współczesnym lotnictwie wojskowym dobrotanem psychofizycznym, trzeba pamiętać, że to zdrowie rekomenduje kandydata do lotnictwa wojskowego. Nie znaczy to oczywiście, że może być nim młody człowiek, który nie jest w stanie wykazać się wymaganym na egzaminach wstępnych poziomem wiedzy z matematyki, fizyki czy odpowiednią sprawnością fizyczną. Z bólem lotniczego serca trzeba więc zrezygnować z niejednego kandydata, który jest okazem zdrowia i ma predyspozycje lotnicze, ale niestety nie potrafi wykazać się niezbędną, w trakcie przyszłego kształcenia, dojrzałością intelektualną i/lub sprawnością fizyczną.

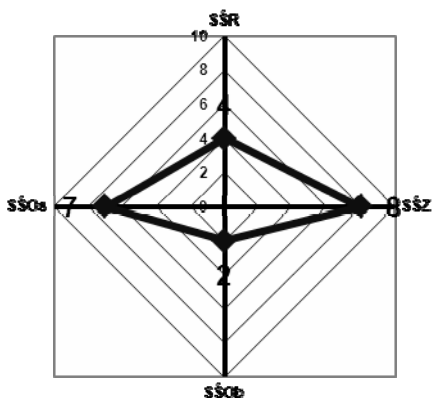
Portret kandydata na pilota wojskowego dopełnić można także wynikami metaanaliz prowadzonych systematycznie przez kolejne trzy lata badań poziomu jego samoświadomości, w których zastosowano Skalę Samoświadomości (Z. Oleszkiewicz i Z. Zaborowski)³; temperamentu, w których zastosowano Kwestionariusz Temperamentu (Formalna Charakterystyka Zachowania B. Zawadzkiego i J. Strelaua)⁴; jego inteligencji, mierzonej za pomocą Baterii Testów APIS-Z (A. Matczak, A. Jaworowskiej, T. Szustrowej A. Ciechanowicz)⁵ oraz jego osobowości, w których zastosowano Inwentarz Osobowości NEO-FFI Costy i McCrae⁶. Wyniki tych badań przedstawiono na rysunkach 1, 2, 3 i 4.

³ Z. Zaborowski, *Psychospołeczne problemy samoświadomości*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1989.

⁴ B. Zawadzki, J. Strelau, *Formalna Charakterystyka Zachowania – Kwestionariusz Temperamentu (FCZ-KT)*, Podręcznik, Polskie Towarzystwo Psychologiczne, Warszawa 1997.

⁵ A. Matczak, A. Jaworowska, T. Szustrowa, A. Ciechanowicz, *Bateria Testów APIS-Z*, Podręcznik, Polskie Towarzystwo Psychologiczne, Warszawa 1995.

⁶ B. Zawadzki, J. Strelau, P. Szczepaniak, M. Śliwińska, *Inwentarz Osobowości NEO-FFI Costy i McCrae*. Podręcznik, Polskie Towarzystwo Psychologiczne, Warszawa 1998.



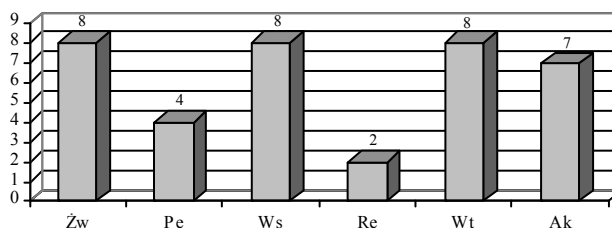
SŚOs – samoświadomość osobowa; SŚZ – samoświadomość zewnętrzna; SŚOb – samoświadomość obronna; SŚR – samoświadomość refleksyjna; 1.....10 – skala stenowa.

Rys. 1. Rozkład graficzny wartości średnich arytmetycznych charakteryzujących poziom samoświadomości badanych podchorążych o specjalności Pilot Samolotu Odrzutowego⁷

Źródło: J. Ślusarski i in., *Psychospołeczne uwarunkowania powodzenia dydaktycznego podchorążych WSOSP w procesie kształcenia zawodowego*, WSOSP, prace naukowo-badawcze, Dęblin 2005, 2006, 2007.

Na podstawie wyników badań samoświadomości przedstawionych na rys. 1 można stwierdzić, że podchorążowie o specjalności Pilot Samolotu Odrzutowego prezentują najwyższy poziom samoświadomości zewnętrznej (co wskazuje m.in. na ich tendencje do zachowań konformistycznych), nieco niższy poziom samoświadomości osobowej (tendencje do skupiania się przede wszystkim na sobie, a w wypadku kilku osób w każdej badanej grupie tendencji do narcyzmu), przeciętny poziom samoświadomości refleksyjnej (przeciętna, a u kilku osób wręcz niska potrzeba dokonywania analizy i samooceny własnych doświadczeń) i niski poziom samoświadomości obronnej (umiejętność autoprezentacji).

⁷ J. Ślusarski i in., *Psychospołeczne uwarunkowania powodzenia dydaktycznego podchorążych WSOSP w procesie kształcenia zawodowego*, WSOSP, prace naukowo-badawcze, Dęblin 2005, 2006, 2007.



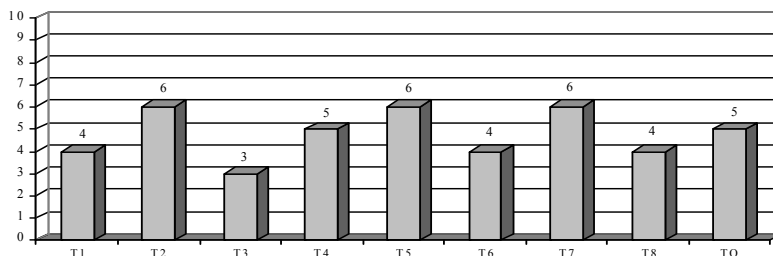
Żw – żwawość; Pe – perseweratywność; Ws – wrażliwość sensoryczna; Re – reaktywność emocjonalna; Wt – wytrzymałość; Ak – aktywność; 1.....9 – skala staninowa.

Rys. 2. Rozkład graficzny wartości średnich arytmetycznych charakteryzujących temperament badanych podchorążych o specjalności Pilot Samolotu Odrzutowego⁸.

Źródło: J. Ślusarski i in., op.cit.

Na podstawie rozkładu graficznego wyników badań przedstawionych na rys. 2 można stwierdzić, że badani podchorążowie prezentują w większości typ temperamentu „sangwinik”, charakteryzujący się strukturą zharmonizowaną i dużymi możliwościami przetwarzania stymulacji. Człowieka o tym typie temperamentu cechuje żwawe usposobienie, duża wytrzymałość i wrażliwość sensoryczna oraz ruchliwość, a także niska reaktywność emocjonalna, to znaczy przejawiająca się dużą odpornością na stosunkowo silną stymulację oraz szybkim przemijaniem powstającego na tym tle pobudzenia emocjonalnego. Osoby o tym typie temperamentu cechuje także „słomiany ogień”, czyli szybka zmiana zainteresowania daną aktywnością, jeżeli jest ona mało stymulująca, dlatego osoby te szukają wciąż nowych silnych podnieć w ramach aktywności, którą aktualnie podjęły lub też angażują się w inny rodzaj bardziej atrakcyjnych działań, porzucając poprzednie.

⁸ J. Ślusarski i in., op.cit.



T1, T2.....T8 – poszczególne testy mierzące określone rodzaje inteligencji, które zostały wymienione poniżej; 1.....10 – wyniki przeliczone.

Rys. 3. Rozkład graficzny wartości średnich arytmetycznych charakteryzujących inteligencję badanych podchorążych o specjalności Pilot Samolotu Odrzutowego⁹

Źródło: J. Ślusarski i in., op.cit.

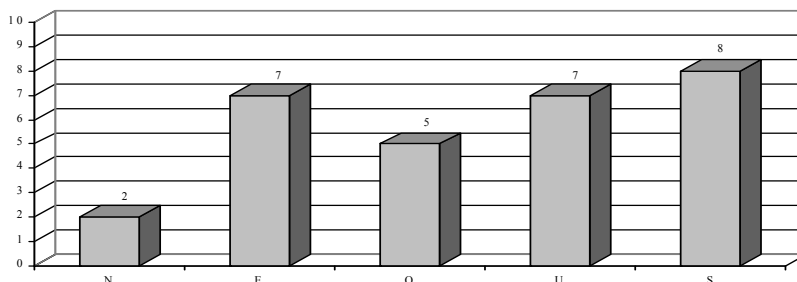
Na podstawie rozkładu graficznego danych na rys. 3 można stwierdzić, że badani podchorążowie charakteryzują się średnim poziomem inteligencji ogólnej (TO = 6 stenów). Przy czym największy wpływ na taki poziom inteligencji ogólnej badanych respondentów miały kolejno następujące rodzaje ich zdolności:

- zdolności wzrokowo-przestrzenne (T2 i T7),
- zdolności abstrakcyjno-logiczne (T4 i T5),
- zdolności społeczne (T1 i T8),
- zdolności werbalne (T3 i T6).

Rozkład przedstawionych powyżej zdolności w badanej grupie podchorążych świadczy przede wszystkim o tym, że w grupie tej przeważają osoby o wysokich i przeciętnych zdolnościach wzrokowo-przestrzennych. Jeżeli chodzi o pozostałe zdolności, to u badanych podchorążych występują one najczęściej na poziomie przeciętnym lub niskim. Warto też podkreślić, że już w trakcie naboru na studia oceniano koordynację zmysłowo-ruchowej oraz uwagi badanych, a więc musieli spełnić kryteria dotyczące inteligencji kinestetycznej i wizualno-przestrzennej¹⁰.

⁹ Ibidem.

¹⁰ G. Dryden, J. Vos, *Rewolucja w uczeniu*, Poznań 2000, Wydawnictwo Moderski i S-ka.



N, E, O, U, S – poszczególne cechy osobowości, które zostały wymienione poniżej; 1.....10 – skala stenowa.

Rys. 4. Rozkład graficzny wartości średnich arytmetycznych charakteryzujących osobowość /NEO-FFI/ badanych podchorążych o specjalności PSO¹¹.

Źródło: J. Ślusarski i in., op.cit.

Na podstawie rozkładu graficznego danych na rys. 4 można stwierdzić, że badanych podchorążych charakteryzuje:

- zrównoważenie emocjonalne (N = 2 steny),
- ekstrawersja (E = 7 stenów),
- średni poziom otwartości (O = 5 stenów),
- wysoki poziom ugodowości (U = 7 stenów),
- wysoki poziom sumienności (S = 8 stenów).

Rozkład przedstawionych powyżej cech osobowości w badanej grupie podchorążych o specjalności PSO świadczy przede wszystkim o tym, że w większości są to osoby zrównoważone emocjonalnie i ekstrawertywne, dobrze zsocjalizowane, ugodowe, podatne na aprobatę społeczną i sumienne oraz często nieszczerze, czyli lubiące przedstawiać siebie w najlepszym świetle.

Dylematy kształcenia kandydatów do zawodów, w których dominują sytuacje trudne

Odnosząc się do przedstawionego powyżej profilu dyspozycji psychofizycznych kandydata na pilota wojskowego można stwierdzić, że taki

¹¹ J. Ślusarski i in., op.cit.

układ cech (dyspozycji) wymaga określonego modelu kształcenia i szkolenia lotniczego. Wydaje się, że powinien on spełniać przynajmniej następujące założenia. Po pierwsze, podchorążowie o takim profilu dyspozycji psychofizycznych (najczęściej temperamencie sangwinika), czyli charakteryzujący się dużym zapotrzebowaniem na stymulację, dużą wytrzymałością i aktywnością oraz żwawością, preferują bardzo często uczenie się przez praktyczne działanie. Jeżeli do tego dodamy, że nasz podchorąży jest raczej typem mało refleksyjnym (niski lub co najwyżej przeciętny poziom samoświadomości refleksyjnej), to tym bardziej proces jego kształcenia musi przede wszystkim stwarzać możliwości aktywnego uczestniczenia w ćwiczeniach laboratoryjnych, zajęciach z wykorzystaniem symulatorów, trenerów, wizualizacji i wirtualizacji oraz praktycznego treningu w powietrzu na określonym typie statku powietrznego. Tylko w ten sposób można osiągnąć efekt dydaktyczny, którego rezultatem będzie nie tylko zdobycie określonej wiedzy i niezbędnych umiejętności, ale przede wszystkim skuteczność ich praktycznego wykorzystywania w pracy pilota wojskowego, a tym samym niezawodnego działania nie tylko w warunkach normalnych i powtarzalnych, ale także w sytuacjach nowych, trudnych i ekstremalnych¹².

Po drugie, podchorążowie o nastawieniu „ikariańskim” oraz nie rzadko prezentujący cechy „osobowości narcystycznej” (przeciętny lub wysoki poziom samoświadomości osobowej) mają w różnym stopniu kłopoty z nawiązywaniem dojrzałych związków społecznych, do tego charakteryzują ich zbyt wygórowane ambicje, pragną być w centrum zainteresowania, dlatego bywa, że kłamią na swój temat chcąc się pokazać z lepszej strony, a ich postawy wobec ludzi zależą często od tego jaką pozycję społeczną zajmuje dana osoba. W procesie kształcenia i szkolenia tego typu osób istotne jest nauczanie i uczenie się społeczne. Ważnym uwarunkowaniem efektywności takiego kształcenia i szkolenia lotniczego jest samo „środowisko uczelniane”, w którym podchorąży przebywa, sposób w jaki ludzie się tu ze sobą kontaktują. Ogromne znaczenie mają wzorce osobowe, z którymi podchorąży na co dzień obcuje i naśladowanie obyczajów, z którymi się styka, a także problemy, które dla siebie samego bądź dla wspólnego życia rozwiązuje. Liczy się

¹² J. Ślusarski, *Analiza psychologiczna stanowisk pracy pilota i pilota-instruktora śmigłowca wojskowego*, Niepublikowana praca doktorska, Lublin 2005, KUL.

więc nie tylko formalne nauczanie i uczenie się, lecz także, a może przede wszystkim nauczanie i uczenie się społeczne¹³. W ramach takiego nauczania i uczenia się niemałą rolę odgrywa klimat organizacji oraz atmosfera wzajemnego zaufania. Trudno zresztą wyobrazić sobie efektywnie funkcjonujące rozwiązania systemowe dotyczące bezpiecznego latania bez dostatecznego zrozumienia roli zaufania między ludźmi¹⁴.

Po trzecie, podchorążowie w przeważającej liczbie prezentują zachowania konformistyczne (najczęściej wysoki a rzadziej przeciętny poziom samoświadomości zewnętrznej) oraz niski lub, co najwyżej, przeciętny poziom inteligencji społecznej. Ten typ zachowania wiąże się najczęściej z niskim poziomem asertywności, a więc odwagi w prezentowaniu własnego zdania i odważnej, publicznej jego obrony. Preferencje zachowań konformistycznych są wyraźnie wzmacniane przez dominujący w instytucjach wojskowych restrykcyjny sposób zarządzania, kierowania i dowodzenia. Jeżeli restrykcje mają swoje uzasadnienie, w wypadku przestrzegania przepisów lotniczych, reguł, zasad i procedur regulujących bezpieczne wykonywanie zadań, to nie znajdują uzasadnienia w sytuacjach związanych z kształceniem, nauczaniem i uczeniem się oraz szkoleniem. Warto też dodać, że osoby zatrudnione na stanowiskach pracy, które zgodnie z koncepcją W. Mischela (1968) generują przede wszystkim sytuacje stresowe, trudne, ekstremalne, ponoszą konsekwencje psychologiczne częstego funkcjonowania w takich sytuacjach. Jak wskazują badania A. Lipowskiej-Teutsch (1995) dotyczące funkcjonowania człowieka w służbach emergencyjnych (np.: straż pożarna, policja, ratownicy, pogotowie ratunkowe), efektywne działanie wymaga od jednostki zachowywania stałej czujności, a ludzie do niej zmuszani stają się nieufni również w życiu prywatnym, często obserwuje się więc u nich patologiczną zazdrość, podejrzliwość, dopatrywanie się ukrytych motywów. Takie nastawienie, w połączeniu z nawykiem kontrolowania emocji, również wyniesionym z pracy, utrudniają nawiązanie kontaktu z ludźmi, a otwartość nie pojawia się nawet wobec osób najbliższych, zauważalna jest tendencja do izolowania się, izolowania włas-

¹³ A. Bandura. *Teoria społecznego uczenia się*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.

¹⁴ E. Klich, *Bezpieczeństwo lotów. Wypadki, przyczyny, profilaktyka*, Zakład Poligraficzny „WISŁA”, Puławy 1998.

nej rodziny. Ta sama autorka pisze dalej „Konieczne w pracy występowanie z pozycji autorytetu, kontrolowanie sytuacji przenosi się na płaszczyznę życia osobistego, gdzie dochodzi do narzucania swojej woli siłą, przy braku umiejętności rozwiązywania problemów na drodze ugody czy negocjacji”¹⁵. Można jeszcze dodać, że przejmowane od organizacji takie wartości, jak: siła, dominacja, kontrola są sprzeczne z wartościami sprzyjającymi budowaniu więzi międzyludzkich. Z kolei taki profil dyspozycji wymaga zwrócenia szczególnej uwagi na kształtowanie kompetencji interpersonalnych, właściwego komunikowania się i radzenia sobie ze stresem oraz umiejętności rozwiązywania konfliktów. W tym wypadku bardzo pomocne są warsztatowe zajęcia podejmujące problematykę CRM (Cockpit/Crew Resource Management/zarządzanie zasobami kabiny/zespołu/załogi) oraz MCC (Multi Crew Cooperation/współpraca w załodze/grupie wieloosobowej)¹⁶.

Po czwarte, przedstawiony powyżej profil dyspozycji psychofizycznych podchorążego powinien stać się fundamentem kształtowania cech charakteru przyszłego absolwenta – pilota wojskowego, które są najczęściej wskazywane przez samych pilotów i pilotów-instruktorów, czyli: poczucia odpowiedzialności; dużej samodzielności; wyraźnie ukształtowanej postawy etycznej i obywatelskiej oraz stale rozwijającej się potrzeby samodoskonalenia, zwłaszcza zawodowego. Jeżeli wrócimy do prezentowanych powyżej wyników badań charakteryzujących poziom inteligencji ogólnej podchorążych (TO = 6 stenów) oraz jego składowych, to przeważają tu osoby o zdolnościach najczęściej na poziomie przeciętnym lub niskim (dotyczy to zdolności abstrakcyjno-logicznych, społecznych oraz werbalnych).

Po piąte, współczesny pilot wojskowy, będąc ogniwem złożonego systemu, w którym pełni rolę operatora informacyjno-decyzyjnego (np. wielozadaniowego samolotu, śmigłowca wojskowego), powinien być przygotowany do działania w różnych warunkach, w tym także ekstremalnych na wielowymiarowym polu walki¹⁷. Psycholodzy i ergonomiści analizujący

¹⁵ A. Lipowska-Teutsch, *Zagadnienia skutków stresu i metod przeciwdziałania im w pracy służb emergencyjnych*, [w:] *Wybrane problemy zmagania się ze stresem*, D. Kubacka-Jasińska (red.), zeszyty naukowe UJ, Kraków 1995.

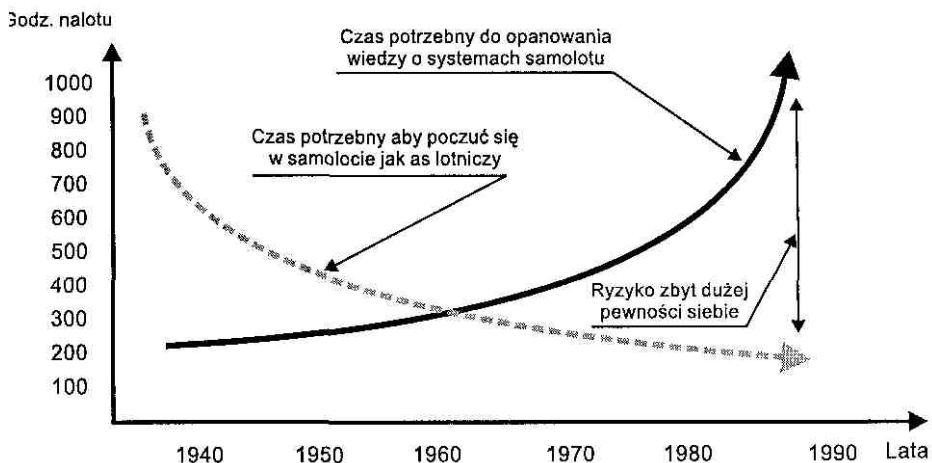
¹⁶ J. Ślusarski, op.cit.

¹⁷ Ibidem.

stanowiska pracy pilotów wojskowych dodają dlatego, że w tak złożonym systemie funkcjonowania człowiek – maszyna szczególną rolę pełni jego najsłabsze ogniwo, którym najczęściej jest, zawodny biologicznie, człowiek obsługujący maszynę¹⁸. Pojawia się więc nowy dylemat dotyczący przygotowania zawodowego przyszłego pilota wojskowego. Tym problemem staje się dzisiaj automatyzacja, która z jednej strony ułatwia pilotowanie samolotu, śmigłowca i umożliwia skrócenie czasu potrzebnego do pocucia się wysokiej klasy specjalistą lotniczym na danym typie statku powietrznego. Jednakże z drugiej strony, ta sama automatyzacja zmusza do wydłużenia czasu potrzebnego do opanowania wiedzy o możliwościach systemów, w które wyposażony jest statek powietrzny i sposobów ich wykorzystania. Tworzy to niebezpieczne zjawisko zbyt dużej pewności siebie u nowo wyszkolonych pilotów, przy jednocześnie ograniczonej znajomości samego statku powietrznego¹⁹. Zależności te i wzajemne ich powiązania zaprezentowano na rysunku 5. W tym kontekście warto także zwrócić uwagę na duże znaczenie zajęć praktycznych (z wykorzystaniem symulatorów) przygotowujących do zarządzania ryzykiem (ORM – Operational Risk Management/zarządzanie ryzykiem operacyjnym/ocena poziomu ryzyka w czasie realizacji zadania; świadomość sytuacyjna).

¹⁸ J. Terelak (red.), *Wybrane problemy psychologii pracy pilota*, Dęblin 1988, Wydawnictwo Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

¹⁹ E. Klich, op.cit.



Rys. 5. Rozbieżność między „mistrzostwem pilotowania” a zrozumieniem systemów (Klich, 1998, s. 100)

Źródło: *Bezpieczeństwo lotów. Wypadki, przyczyny, profilaktyka*, Zakład Poligraficzny „WISŁA”, Puławy 1998.

Należy więc wyraźnie podkreślić, że możliwości i ograniczenia człowieka to kluczowe kryterium dla dalszego, pomyślnego rozwoju współczesnego lotnictwa wojskowego. Ten „przeklęty” czynnik ludzki może być dzisiaj warunkiem niezawodnego funkcjonowania złożonego systemu jakim jest układ człowiek – statek powietrzny – środowisko, ale może także najczęściej decydować o zawodności funkcjonowania tego systemu. Współczesny wieloletni dowódca polskiego lotnictwa generał Jerzy Gotowała, autor kilku ciekawych książek o nowoczesnym lotnictwie wojskowym, charakteryzując najnowsze zasady walki powietrznej puentuje swoje rozważania stwierdzeniem, że „Walka powietrzna, mimo wszystko pozostała starciem umysłu, intelektu i wyobraźni”²⁰.

Myślą przewodnią, pewną filozofią konstruowania misji współczesnej, lotniczej uczelni wojskowej można uczynić sentencję wygłoszoną przez znanego z historii starożytnej kultury indyjskiej mędrca i prawodawcy Manu Swajambhuwa: „Od nieuków lepszy ten, co książki czyta; od wyczytujących, kto pamięcią chwyta; od pamiętających, kto ich treść

²⁰ J. Gotowała, *Splątane wiraze, Taktyka walk i bitew powietrznych lotnictwa myśliwskiego wczoraj, dziś i jutro*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 1992.

rozumie; od rozumiejących ten, kto działać umie”²¹. Czyż tak wypowiedziana myśl nie wyraża najważniejszych celów współczesnego kształcenia, w tym szczególnie trafnie kształcenia zawodowego? Czy istnieje wyższy cel kształcenia ponad ten jakim jest wyposażanie młodych ludzi w niezbędne im kompetencje życiowe, w tym oczywiście zawodowe, które gwarantują współczesnemu człowiekowi wypełnianie w satysfakcjonujący go i jego przełożonych sposób powierzonych mu ról zawodowych i społecznych?

**A university as an educational institution preparing cadets
for jobs in which difficult situations dominate**

Peculiar character of a military pilot job presented in the article has been used by the author for considering two crucial problems. It means for candidate selection for military pilots as well as their aviation education and training. Good solutions in range of the both problems are decisive in final effect to prepare professionally candidates of military aviation university. It is also decisive in its efficient and reliable functioning in first and next work positions as a military pilot. The problems have been shown in the article as the most important determinants of effective fulfilling educational functions by the Air Force Academy as it is the only military aviation university in Poland that trains future military pilots.

Translated by Janusz Ślusarski

²¹ W. Wilczyński, *Podróż do źródeł edukacji*, [w:] *Reforma szkolna. Informator Biura ds. reformy szkolnej Ministerstwa Edukacji Narodowej* 1993, nr 9.