

Andrzej Marciniuk

Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie

Przesłanie dydaktyki lotniczej II Rzeczypospolitej dla współczesnej „Szkoły Orłąt”

Zadaniem Oficerskiej Szkoły Lotnictwa (OSL), która powstała 1 listopada 1925 roku w miejsce Wyższej Szkoły Pilotów (WSP), było kształcenie i wychowanie kandydatów na oficerów pilotów i obserwatorów. Misją kadry dydaktycznej uczelni stanowiło „utrzymanie nauki lotniczej w Szkole na poziomie współczesnym, rozwijanie i badanie nowych poglądów, zwłaszcza z punktu widzenia zastosowania ich w praktyce”¹. W organizacji uczelni wykorzystano doświadczenia z funkcjonowania szkół lotniczych w Polsce z lat 1918–1925², wyodrębniając:

- Dział Nauk (współcześnie Wydział Lotnictwa Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie [WSOSP]);
- Oddział Szkolny (współcześnie Batalion Podchorążych, w którym dowódcy odpowiadają za szkolenie i wychowanie wojskowe podchorążych);
- skadrę Wywiadowczą, przeznaczoną do praktycznych ćwiczeń w powietrzu (aktualnie zadania te wykonuje Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego, 4 Skrzydło Lotnictwa Szkolnego)³.

Po zamachu majowym w 1926 roku zaprzestano kształcenia w Dęblinie podchorążych zawodowych w specjalności pilotaż. Do 1935 roku kształcono w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie tylko obserwatorów⁴. Cały wysiłek dydaktyczny „Szkoły Orłąt” w Dęblinie w tych latach skoncentrowano na przygotowaniu lotniczym podchorążych obserwatorów tylko w zakresie zadań wynikających ze współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Od

1 Zbiory Pracowni Historii Sztuki Wojennej i Dydaktyki Lotniczej (PHSWiDL). Projekt regulaminu tymczasowego Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Grudziądz 1925, s. 1.

2 Polskie lotnictwo otrzymało w 1919 r. znaczne wsparcie ze strony lotnictwa francuskiego. Oprócz sprzętu lotniczego przysłano dwie w pełni uкомплектовane w personel lotniczy i wyposażone w etatowy sprzęt lotniczy szkoły pilotażu: podstawowego (dyslokacja w Warszawie, a od wiosny 1920 r. w Dęblinie) i wyższego (miejsce bazowania w Poznaniu, a od 1920 r. w Grudziądzu).

3 Współczesne wymogi kształcenia podchorążego spowodowały powołanie jeszcze jednego podmiotu dydaktycznego we WSOSP, rozszerzającego zakres szkolenia doskonalącego i specjalistycznego podchorążych oraz żołnierzy zawodowych – Centrum Szkolenia i Doskonalenia Personelu Lotniczego.

4 W 1928 r. szkoła zmieniła nazwę z Oficerskiej Szkoły Lotnictwa na Szkołę Podchorążych Lotnictwa (SPL).

1928 roku szkolono w pilotażu podstawowym podchorążych rezerwy lotnictwa⁵, a od 1929 roku przeszkalano w pilotażu oficerów z różnych rodzajów broni⁶. Utrudniło to poważnie przygotowanie przyszłych kadr dowódczo-instruktorskich w korpusie oficerów pilotów dla potrzeb jednostek bojowych i szkolnictwa lotniczego⁷.

W czasie II wojny światowej dokumentacja szkoleniowa SPL uległa zniszczeniu. Wieloletnie poszukiwania źródeł dotyczących przedwojennej dydaktyki lotniczej pozwoliły na odtworzenie ogólnego programu studiów. Pierwszy program studiów OSL z 1925 roku nie zachował się w zbiorach Centralnego Archiwum Wojskowego (CAW) w Warszawie. Ocalały natomiast: „Program OSL (SPL). Kurs dwuletni. Dęblin 1928”, „Program Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. Dęblin 1928”, „Program Kursu Pilotażu dla Oficerów Młodszych Lotnictwa. Dęblin 1928”. Ostatnimi odnalezionymi dokumentami poszerzającymi naszą wiedzę o organizacji, treściach programów i metodach szkolenia są „Instrukcje wyszkolenia lotnictwa, część I–VI. Warszawa 1937 r.”. Treść przedstawionych powyżej dokumentów dotyczących poszukiwania optymalnego modelu kształcenia kadr lotniczych w latach 1928–1939 pozwala na sformułowanie hipotezy o modułowym systemie kształcenia personelu latającego oraz stosowaniu nowatorskich metod dydaktycznych w procesie jego przygotowania zawodowego. Celem badań było ustalenie na podstawie wymienionych źródeł zasad organizacji studiów, systemu kształcenia i wychowania oraz stosowanych metod nauczania podchorążych „Szkoły Orłąt” w latach 1928–1939. W związku z tak określonym celem badań udzielono także odpowiedzi na sformułowane problemy badawcze.

- 1) Jak wyglądała koncepcja przygotowania personelu latającego przed wojną?
- 2) Jakie wyróżniono w nim obszary kształcenia oficera pilota lub obserwatora?
- 3) W jakim stopniu założenia przedwojennej doktryny kształcenia i szkolenia personelu latającego są współcześnie kontynuowane?

W rozwiązywaniu problemów badawczych wykorzystano treści wymienionych dokumentów archiwalnych, opracowań i regulaminów⁸. Wymagało to zastosowania takich

5 Absolwenci tych kursów Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa (SPRL), pomimo dalszego doskonalenia w pułkach lotniczych, jako piloci rezerwy w zdecydowanej większości nie zostali zmobilizowani do lotnictwa na czas wojny.

6 W stosunku do oficerów innych broni niż lotnictwo (piechota, kawaleria, artyleria) próba zasilania korpusu oficerów lotnictwa absolwentami Kursu Pilotażu dla Oficerów Młodszych Lotnictwa (KPdOML+) nie przyniosła spodziewanych efektów. Wielu pilotów wywodzących się z tego systemu szkolenia zginęło na różnych etapach służby w lotnictwie. Główną przyczyną ich niepowodzeń (w większości przypadków zakończonych śmiercią) był zbyt krótki czas zajęć teoretycznych z przedmiotów warunkujących bezpieczne szkolenie, takich jak: eksploatacja silnika i płatowca, aeronawigacja, uzbrojenie i jego użycie w walce i in.

7 Części oficerów-obszwaratorów, absolwentów „Szkoły Orłąt”, zezwolono od 1929 r. na przeszkolenie w pilotażu na ww. kursie i byli oni bardzo dobrze przygotowani z przedmiotów lotniczych oraz przeszli podstawowe szkolenie w powietrzu jako obserwatorzy. Mankamentem takiego systemu szkolenia pilotów było w sumie zbyt długie i kosztowne ich przygotowanie do wykonywania zadań bojowych. W tym systemie szkolenia pilotem eskadr bojowych zostawało się w wieku 26–29 lat. W innych krajach w pełni wyszkoleni piloci zasilali eskadry bojowe, mając 22–24 lata.

8 Szczególnie cenne informacje o całej koncepcji doskonalenia personelu latającego II RP po 1931 r. zawiera Regulamin lotnictwa wydany w 1931 r. Jego wybrane zapisy posłużyły autorowi artykułu do prowadzenia badań komparatystycznych odnalezionych w CAW programów i instrukcji.

metod badawczych, jak: analiza i krytyka źródeł – dokumentów archiwalnych – głównie programów kształcenia. Metodę porównawczą zastosowano w celu ocenienia, poprzez porównanie źródeł, organizacji procesu dydaktycznego pilotów i obserwatorów w SPL, SPRL i KPdOML w latach 1928–1939.

W wyniku badań ustalono, że program studiów zawodowych OSL-SPL zapewniał podchorążym studiowanie przemienne, a więc sensownie łączono w nim przedmioty kształcenia teoretycznego ze szkoleniem praktycznym na ziemi i z praktycznym szkoleniem lotniczym w powietrzu. Był to program pozwalający podchorążemu realizować w trakcie trzyletniego kształcenia następujące moduły:

- moduł edukacyjny (pozwalał podchorążemu zdobyć wiedzę na poziomie zawodowym, praktycznie inżyniera eksploatacji samolotu i jego uzbrojenia);
- moduł lotniczy (od 1936 r. przygotowywał podchorążego do samodzielnego wykonywania zadania lotniczego z zastosowaniem bojowym na samolotach liniowych i myśliwskich, a od 1938 r. również bombowych⁹);
- moduł oficerski (dawał podchorążemu pełne przygotowanie do zawodowej służby wojskowej w korpusie oficerów dowódców lotnictwa).

Program studiów uwzględniał wszystkie wymagania dotyczące przygotowania zawodowego, określone w rozkazach i zarządzeniach Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych. Był on również w znacznym stopniu dostosowany do standardów kształcenia Sił Powietrznych Francji. W wielu ćwiczeniach techniki pilotażu wprowadzono do niego nowatorskie metody szkolenia stosowane od 1931 roku w Wielkiej Brytanii¹⁰. Zgodnie z decyzją Szefa Departamentu Aeronautyki w 1932 roku opracowano Instrukcję podstawowego wyszkolenia pilota na rok 1932 dla Szkoły Podoficerów Pilotów Lotnictwa, która implementowała brytyjskie doświadczenia w szkoleniu pilotów¹¹.

Zasadniczym celem kształcenia w uczelni zawodowej było w II RP i jest współcześnie przygotowanie absolwenta do skutecznego i niezawodnego działania na jego pierwszym stanowisku służbowym. Warto w tym miejscu wyraźnie podkreślić, że na tym stanowisku była mu już wówczas potrzebna nie tylko odpowiednia wiedza fachowa, ale przede wszystkim umiejętności pilotowania określonego typu samolotu (będącego na wyposażeniu lotnictwa: myśliwskiego, towarzyszącego, liniowego, bombowego). Stąd też, jeżeli chodzi o realizację

9 W 1938 r. podchorążowie rozpoczęli przygotowania teoretyczne i praktyczne szkolenie na samolotach bombowych P-37 „Łoś”.

10 Pierwsze wzmianki o zmianie organizacji przygotowania zawodowego pilotów wojskowych i metodyki ich szkolenia w II Rzeczypospolitej ukazały się na łamach „Przeglądu Lotniczego” w listopadzie 1931 r. Kapitan pilot Adam Wojtyga w artykule pt. *Metody wyszkolenia w pilotażu* (s. 836) wprost odwoływał się w tej sprawie do rozwiązań angielskich, które kilka miesięcy wcześniej zaprezentował w artykule *Międzynarodowa szkoła pilotów w Anglii*.

11 Instrukcja została wydana w Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotnictwa Bydgoszczy (CWPL) w 1932 r. Była ona efektem ożywionej dyskusji na łamach „Przeglądu Lotniczego”, w której uczestniczyli: mjr pil. obs. Tadeusz Jarina, komendant CWPL ppłk pil. Tadeusz Prauss, por. obs. Franciszek Kalinowski. W „Szkołe Orłąt”, zgodnie z zapisami ww. instrukcji, prowadzono wówczas praktyczne szkolenie lotnicze w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa i na kursie pilotażu dla oficerów młodszych lotnictwa. Od 1935 r. ze względu na pogłębiający się deficyt oficerów pilotów przywrócono w SPL szkolenie podchorążych zawodowych w pilotażu.

tego celu, model nauczania bezpośredniego był i jest współcześnie szczególnie przydatny. Model nauczania bezpośredniego wymagał stosunkowo sztywnej struktury środowiska dydaktycznego i uważnej koordynacji jego elementów. Nauczyciel korzystający z tego modelu zajęć musiał wykazać się biegłością w umiejętnościach, które demonstrował uczniowi-pilotowi w czasie nauki pilotażu. W umiejętny sposób uzasadniał potrzeby opanowania kolejnych technik pilotażu, strzelania powietrznego i bombardowania. Do jego obowiązków należało stworzenie odpowiednich warunków do realizacji ćwiczeń i pokazów w pracowniach: uzbrojenia lotniczego, aeronawigacji, fotografii lotniczej, silnika i płatowca. Część tych zajęć realizowano na pokładzie szkolnych i bojowych samolotów, znajdujących się w tym celu w hangarach lotniczych Działu Nauk. Dopełnieniem tego modelu kształcenia zawodowego było stworzenie odpowiedniej atmosfery współpracy wykładowcy, instruktora obserwatora czy też pilota ze szkolonym uczniem-pilotem w zakresie przekazywania informacji zwrotnej. Szczególnie pilot instruktor musiał mieć pewność, że uczniowie-podchorążowie prawidłowo opanowują czynności sterowania samolotem. W związku z tym na bieżąco kontrolował przyswajanie przez nich wiedzy czy korygował błędy popełnione przez szkolonych podchorążych. Jednocześnie kształtował u nich potrzebę ciągłego doskonalenia techniki lotu, tak by potrafili eliminować popełnione wcześniej w locie błędy.

Warto zaznaczyć w tym miejscu, że dodatkowym uzasadnieniem dla wykorzystywania wówczas modelu nauczania bezpośredniego w procesie kształcenia lotniczego była potrzeba opanowania w trakcie nauki w dęblińskiej uczelni wielu instrukcji, procedur i algorytmów czynności w locie przez każdego podchorążego, które były mu niezbędne do skutecznego i niezawodnego radzenia sobie na pierwszym stanowisku służbowym w charakterze członka personelu latającego. Model nauczania bezpośredniego sprawdził się wówczas i pozwala współcześnie najefektywniej wykorzystywać potencjał ludzki oraz bazę dydaktyczną, którą dysponuje szkoła.

Jeżeli chodzi o potencjał ludzki, to byli to do września 1939 roku i są współcześnie, właściwie dobierani i odpowiednio przygotowywani do pracy dydaktyczno-wychowawczej ze studentami podchorążymi wykładowcy oraz dowódcy piloci instruktorzy. Przy czym przez właściwe przygotowanie rozumiemy ich wielostronne kompetencje (specjalistyczne, pedagogiczno-psychologiczne i dydaktyczne) do edukacyjnego wspierania rozwoju osobowo-zawodowego każdego podchorążego dęblińskiej uczelni. Jak wynika z analiz teczek personalnych pilotów instruktorów przedwojennej SPL, przechowywanych w CAW, zadanie takie był w stanie wypełnić zespół, którego członkowie nie zaniebdywali żadnej okazji, aby wzbogacać swoją wiedzę specjalistyczną, pedagogiczno-psychologiczną i dydaktyczną oraz podwyższać umiejętności dydaktyczne w zakresie praktycznej nauki zawodu lotniczego. Po przeanalizowaniu biogramów następujących pilotów instruktorów „Szkoły Orłąt” w Dęblinie: sierżanta pilota Stanisława Kołodziejskiego (Popiel, 1987, s. 55.), porucznika artylerii pilota Adolfa Gicali¹², plutonowego zawodowego lotnictwa pilota Stanisława Rybaka¹³, po-

12 CAW, Teczka personalna 8438 por. pil. Adolfa Gicali.

13 CAW, Teczka personalna 801 plut. pil. Stanisława Rybaka.

rucznika pilota Władysława Grzeszczuka¹⁴, kapitana pilota Henryka Stefana Bruscha (Czyż, 2002, s. 19–20), kaprala pilota Stanisława Dyi¹⁵, podporucznika obserwatora pilota Franciszka Wojnarowicza¹⁶ i porucznika pilota Stanisława Latwisa (Czyż, 2002, s. 19–20), należy stwierdzić, że szczególnie od 1935 roku, gdy wznowiono szkolenie podchorążych w pilotażu, inaugurowano je kursem instruktorów pilotażu w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa (CWOL). Na kurs ten kierowano pilotów oddelegowanych z jednostek bojowych lotnictwa do pracy w dęblińskiej uczelni.

Po zakończeniu kursu w CWOL w celu dalszego podnoszenia kwalifikacji instruktorów kierowano ich do Wojskowego Ośrodka Szybowcowego w Ustianowej na kurs szybowcowy, również w charakterze ucznia-pilota. Następnie, po kilku miesiącach wykonywania lotów instruktorskich w pułku lotniczym kształcili się ci piloci instruktorzy na 2,5-miesięcznym kursie psychologiczno-pedagogicznym w Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich w Warszawie.

Komendant dęblińskiej uczelni dokonywał optymalnego doboru pilotów instruktorów, korzystając z bogatego zbioru informacji o żołnierzach zawodowych zawartych w „Rocznym uzupełnieniu listy kwalifikacyjnej za rok...”. Opiniowano w nim pilota, w tym przypadku kandydata na instruktora, oceniając jego zalety osobiste, sprawność fizyczną, inteligencję, zdolności: organizacyjne, kierownicze, wychowawcze, „ogólną wartość w służbie”. Uwzględniano opinie wyższych przełożonych. Wystawiano ogólną ocenę i „wnioskowano o przydatności w służbie”¹⁷. Dokumentami uzupełniającymi były np. „Wykazy kwalifikacyjne Kursu Wyższego Pilotażu przy Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu” (L.S.S.iB.). Zawierały one następujące informacje: przebieg wyszkolenia praktycznego, opinię instruktora, opinię szefa pilotażu kursu, opinię komendanta L.S.S.iB. Te dokumenty pozwalały na zapoznanie się z kompetencjami kandydata na pilota instruktora, którego na ten kursy kierował i osobiście nadzorował jego postępy w pracy instruktorskiej i dowódczo-wychowawczej dowódca pułku lotniczego, a następnie komendant dęblińskiej szkoły lotniczej.

Po wieloletniej zapaści w szkoleniu instruktorów pilotażu wprowadzono obowiązkowe kształcenie kandydatów na pilotów instruktorów z wiedzy psychologiczno-pedagogicznej. Kolejne nabory pilotów z jednostek bojowych na instruktorów pilotażu do SPL w Dęblinie po 1937 roku pozwoliły sprostać wymaganiom stojącym przed lotnictwem po 1935 roku, gdy rozpoczęto jego rozbudowę ilościową i jakościową¹⁸. Dlatego tak ważną rolę w dęblińskiej szkole (od ponad 90 lat) pełni odbywające się co roku doskonalenie teoretyczne kadry dydaktycznej i praktyczne w metodyce przygotowania personelu instruktorskiego na ziemi

14 CAW, Teczka personalna 6389/27 por. pil. Władysława Grzeszczuka, wniosek o Brązowy Krzyż Zasługi 23-917.

15 CAW, Teczka personalna 646 kpr. pil. Stanisława Dyi.

16 CAW, Teczka personalna 3968 ppor. obs. pil. Franciszka Wojnarowicza.

17 CAW, Teczka personalna 375 kpt. pil. obs. Karola Orłosia.

18 W latach 1936–1939 wyszkolono w pilotażu 511 podchorążych, a 256 spośród nich ukończyło już w czasie szkolenia w pilotażu na ostatnim roku kształcenia w SPL kurs wyższego pilotażu w Grudziądzu (w marcu 1939 r. przeniesiony z Grudziądza do Ułęza k. Dębina).

i w powietrzu. Są to różnego rodzaju zajęcia, z których korzysta kadra dydaktyczna, instruktorska i dowódcza odpowiedzialna za szkolenie podchorążych¹⁹.

Model nauczania bezpośredniego pozwalał również wykorzystywać z powodzeniem w procesie kształcenia i szkolenia lotniczego metodę modelowania, czyli nauczania w oparciu o prezentowane wzory osobowe nauczycieli/wykładowców, instruktorów, dowódców, z którymi spotykali się na co dzień studenci podchorążowie i naśladowali zachowania oraz obyczaje, z jakimi się w „Szkole Orłąt” zetknęli. Stąd swoje osiągnięcia absolwenci SPL tylko po części zawdzięczają formalnemu procesowi nauczania. Szczególnie ważne było samo „środowisko” uczelniane, w którym podchorąży funkcjonował, oraz sposób, w jaki personel szkoły ze sobą się kontaktował. Tak więc ważną rolę w szkole spełniało nie tylko formalne nauczanie i uczenie się, lecz także nauczanie i uczenie się społeczne. W związku z tym tak istotne dla szkoły było systematyczne doskonalenie wiedzy i umiejętności wykładowców, pilotów instruktorów personelu technicznego i logistycznego, instruktorów, dowódców i samych podchorążych w zakresie poprawiającym ich kompetencje intra- i interpersonalne (tzn. podejmowanych działań w stosunku do siebie i innych)²⁰.

Jeżeli chodzi o bazę dydaktyczną, uczelnia dysponowała:

- technicznym zapleczem specjalistycznym, które gwarantowało skuteczne nabywanie umiejętności pilotażu przez podchorążych na szybowcach, samolotach szkolnych, szkolno-bojowych, bojowych. Wprowadzono trenażery do nauki pilotażu i nauki strzelania powietrznego oraz bombardowania. W hangarach Działu Nauk otwierano dla potrzeb bieżącego procesu dydaktycznego laboratoria eksploatacji: silnika, płatowca, wyposażenia pokładowego, uzbrojenia dowolnego typu statku powietrznego. Nauczano podchorążych opanowywania różnego rodzaju awarii, które mogły wystąpić w czasie eksploatacji samolotu w locie. Uczono obserwatorów obsługi uzbrojenia lotniczego, w tym: obrotników, celowników, wyrzutników bomb. Praktycznie ćwiczono: technikę wykonywania zdjęć lotniczych (aparatami przenośnymi i zabudowanymi w kadłubie samolotu), pracę na radiostacji pokładowej, technikę wykonywania szkiców i meldunków obserwatora. W kabinach samolotu odbywały się zajęcia zgrywające załogę samolotu. Na strzelnicach SPL stwarzano personelowi latającemu (pilotom i obserwatorom) warunki symulujące walkę powietrzną z wykorzystaniem uzbrojenia pokładowego, w tym fotokarabinów.
- łatwo dostępnymi dla każdego podchorążego nie tylko w czasie zajęć programowych obiektami dydaktycznymi (np. gabinetami przedmiotowymi, laboratoriami specjalistycznymi, salami nauki własnej); sportowo-rekreacyjnymi (np. stadionem lekkoatletycznym,

19 Współcześnie piloci instruktorzy doskonalą swoje umiejętności w Centrum Szkolenia i Doskonalenia Personelu Lotniczego Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych i Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej.

20 Z grona wybitnych dowódców, pilotów instruktorów wymienić należy: dowódcę eskadry szkolnej SPL kpt. pil. Franciszka Żwirkę, który wraz z inż. Stanisławem Wigurą wygrali w wielkich zawodach lotniczych Challenge w 1932 r., kpt. pil. Janusza Meissnera, wybitnego pilota instruktora dęblińskiej SPL, autora książek o tematyce lotniczej w tym *Szkoly Orłąt*, ppłk. pil. Jerzego Bajana, zwycięzcę Challenge w 1934 r., komendanta „Szkoly Orłąt” w 1939 r. por. pil. Stanisława Latwisa, kompozytora *Marsza lotników*.

salami gimnastycznymi, basenem pływackim, boiskami, urządzeniami specjalistyczno-lotniczego kondycyjnego przygotowania do lotów);

- bibliotekami zasobnymi w literaturę lotniczą.

Bardzo cenione były inicjatywy samej kadry dydaktycznej, opracowującej nowoczesne podręczniki i skrypty przedmiotowe oraz projektującej pomoce dydaktyczne. Szczególne walory prezentowały te spośród nich, które służyły podchorążemu w czasie samokształcenia. Inspirowało to w przyszłości pilotów już jako oficerów do systematycznego doskonalenia swoich lotniczych umiejętności.

Na szczególne podkreślenie zasługuje wykorzystywanie w procesie lotniczego przygotowania zawodowego w „Szkołe Orłąt” nauczania na тренаżerach, a także treningi w kabinie samolotu w hangarach Działu Nauk i eskadr ćwiczebnych w pilotażu, w których podchorążowie odbywali wielomiesięczne praktyczne szkolenie lotnicze.

Istotą przygotowania zawodowego pilotów było (i jest współcześnie) szkolenie praktyczne w powietrzu. Dla obserwatorów było to:

- praktyczne wykonywanie zadań z rozpoznania wzrokowego i sporządzenie szkicu oraz pisemnego meldunku i dostarczenie ich dowódcy wojsk lądowych;
- wykonanie zdjęć i filmów w czasie rozpoznania fotograficznego;
- strzelanie do celów w powietrzu jako przygotowanie do walki powietrznej;
- korygowanie ognia artylerii w celu zniszczenia oddziałów przeciwnika. Tego typu nauczanie i szkolenie stwarzało dodatkowe możliwości szerszego zastosowania w procesie kształcenia lotniczego strategii operacyjnej polegającej na dominowaniu działania w trakcie uczenia się. Są one przy tym ucieleśnieniem idei kształcenia multimedialnego (wielokodowego, uruchamiającego wieloraką aktywność uczących się). Nauczanie symulatorowe oraz szkolenie praktyczne w powietrzu ma też wiele cech nauczania programowego (zalgorytmizowane, zaprogramowane rozwiązanie zadań, które realizuje szkolony podchorąży). Stwarzało też możliwości weryfikowania, na ile właściwe są działania umysłowe oraz manualne podejmowane przez uczącego się w trakcie rozwiązywania danego zadania lotniczego. Dawały ponadto szerokie możliwości indywidualizowania procesu kształcenia pilota i obserwatora. Stąd też stwarzały podchorążemu większe możliwości zainteresowania się treściami programowymi oraz wzbudzały silną motywację, m.in. dzięki przeżywanemu uczuciu radości czy poczuciu dobrze wykonanego zadania. A to z kolei kształtowało tak ważną atmosferę radosnego uczenia się, a więc pozytywnego wzmocnienia opanowywanych treści programowych.

Należy jednak wyraźnie podkreślić, że zależało to w dużym stopniu od umiejętności pedagogiczno-dydaktycznych wykładowcy, instruktora pilota i instruktora obserwatora. Realizowali oni nauczanie z przedmiotów ogólnokształcących w pracowniach i laboratoriach. Przedmioty specjalistyczno-lotnicze odbywały się w czasie treningu na ziemi na тренаżerach samolotów oraz w kabinach samolotów. Uczniów obserwatorów nauczał instruktor obserwator w czasie lotu samolotami wieloosobowymi. Były to wówczas samoloty Farman Goliath czy Fokker. Dostępne były już wówczas dla podchorążych тренаżery bombardierskie oraz strzeleckie. Na uwagę zasługuje również i to, że тренаżer dawał możliwość wielokrotne-

go powtarzania działania, wykonywania określonych elementów lotu lub jego kontroli, czy w przypadku całej załogi samolotu liniowego – czynności np. bombardowania. Tym samym umożliwiano podchorążym powolne dochodzenie do wprawy, nawyku, automatycznego działania, nabywania poczucia skuteczności, niezawodności działania. Szczególnie ważne jest jednak to, że trenażer przybliżył ucznia pilotażu do praktycznego szkolenia w powietrzu lub na ziemi, praktycznego opanowywania konkretnych elementów lotu na danym typie samolotu lub obsługi określonego sprzętu lub uzbrojenia czy kontroli lotu i nawigowania statku powietrznego. Występował więc transfer pozytywny (tzn. przenoszenie wprawy) pomiędzy szkoleniem na trenażerach, w oryginalnej kabinie pilota czy obserwatora samolotu bojowego a szkoleniem praktycznym w czasie wykonywania lotu szkoleniowego. Dzięki zastosowaniu nowoczesnych jak na owe czasy trenażerów samolotów, uzbrojenia lotniczego, którymi dysponowała „Szkoła Orląt”, każdy podchorąży zdobywał większe poczucie pewności, niezbędne podczas wykonywania pierwszych zadań podczas szkolenia praktycznego. Powstały w związku z tym zupełnie nowe, ale jakże ważne uwarunkowania, zwiększające bezpieczeństwo lotów w procesie praktycznego szkolenia podchorążych dęblińskiej uczelni.

Podsumowując, można z całą pewnością stwierdzić, że zapoczątkowany w II RP system organizacji kształcenia i szkolenia podchorążych pilotów i obserwatorów, wprowadzone moduły programów, większość stosowanych metod dydaktycznych są świadectwem znakomitej pracy dowódców, wykładowców i pilotów instruktorów, obserwatorów instruktorów, personelu technicznego i logistycznego „Szkoły Orląt”. Skuteczność kształcenia absolwentów dęblińskiej uczelni została zweryfikowana podczas walk powietrznych z ich udziałem w obronie ojczyzny, a następnie w całej Europie. Aż 780 spośród 1150 absolwentów „Szkoły Orląt” walczyło w latach 1940–1945 w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie, a 30% tej liczby zginęło w czasie ciężkich walk, jakie toczyło lotnictwo alianckie z hitlerowską Luftwaffe. Spośród całej plejady naszych bohaterskich pilotów 51 zostało asami światowego lotnictwa. Przytoczone dane potwierdzają skuteczność polskich przedwojennych koncepcji w zakresie organizacji, programów i metod szkolenia personelu latającego. Wraz ze znalezieniem w archiwach nowych dokumentów źródłowych uprawdopodobnić się może hipoteza, że w przedwojennej Polsce od 1935 r. istniał bardzo sprawny system kształcenia personelu latającego w jednostkach bojowych lotnictwa. Charakteryzował się on najprawdopodobniej niebywałą skutecznością zastosowania nowatorskich metod szkolenia w powietrzu absolwentów „Szkoły Orląt” z lat 1935–1938. Zaistnieć to mogło zwłaszcza wtedy, gdy wdrożono w proces szkolenia personelu latającego jednostek bojowych założenia „Instrukcji wyszkolenia lotnictwa” z 1937 roku. Współcześnie, analizując odkrywane źródła dotyczące przedwojennej dydaktyki dęblińskiej szkoły lotniczej, możemy również docenić wielki wkład przedwojennych oficerów lotnictwa w odbudowę polskiej koncepcji kształcenia i szkolenia podchorążych po II wojnie światowej. Lotnicy ci, wychowani przed wojną w poczuciu głębokiego patriotyzmu i miłości do lotnictwa, poczuli się w skomplikowanej politycznie powojennej rzeczywistości do kontynuowania przedwojennej misji dęblińskiej uczelni. To m.in. powojennym komendantom szkoły: płk. pil. obs. Władysławowi Madejskiemu, który nią dowodził w latach 1946–1947, płk. pil. obs. Szczepanowi Ścibiorowi, do-

wodzącemu dęblińską *Alma Mater* w latach 1947–1951 i na tym stanowisku straconemu w czasach terroru stalinowskiego, współczesna „Szkoła Orłąt”, zawdzięcza zachowanie dziedzictwa polskiej szkoły latania. Współczesne dęblińskie pokolenia kadry dydaktycznej i pilotów instruktorów kontynuują tę misję.

Bibliografia

Zbiory archiwalne

Centralne Archiwum Wojskowe

CAW, Teczka personalna 375 kpt. pil. obs. Karola Orłosia.

CAW, Teczka personalna 8438 por. pil. Adolfa Gicali.

CAW, Teczka personalna 801 plut. pil. Stanisława Rybaka.

CAW, Teczka personalna 6389/27 por. pil. Władysława Grzeszczuka, wniosek o Brązowy Krzyż Zasługi 23-917.

CAW, Teczka personalna 646 kpr. pil. Stanisława Dyi.

CAW, Teczka personalna 3968 ppor. obs. pil. Franciszka Wojnarowicza.

Pracownia Historii Sztuki Wojennej i Dydaktyki Lotniczej WSOSP

Projekt regulaminu tymczasowego Oficerskiej Szkoły Lotnictwa, Grudziądz 1925.

Program Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Kurs dwuletni, Dęblin 1928.

Program Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa, Dęblin 1928.

Program Kursu Pilotażu dla Oficerów Młodszych Lotnictwa, Dęblin 1928.

Regulamin lotnictwa, Warszawa 1931.

Instrukcja podstawowego wyszkolenia pilota na rok 1932 dla Szkoły Podoficerów Pilotów Lotnictwa, Bydgoszcz 1932.

Instrukcje wyszkolenia lotnictwa, część I–VI, Warszawa 1937.

Artykuły

kpt. pil. Adama Wojtygi, mjr. pil. obs. Tadeusza Jariny, ppłk. pil. Tadeusza Praussa, por. obs. Franciszka Kalinowskiego z *Przeglądu Lotniczego* z l. 1931/1932.

Opracowania

Czyż, Cz. (red.). (2002). *Księga poległych lotników dęblińskiej „Szkoły Orłąt” 1925–1998*, cz. I. Dęblin: Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych.

Popiel, A. (1987). *Pamięci poległych lotników 1933–1939*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

Słowa kluczowe: dydaktyka, „Szkola Orlą”, pilot, obserwator, metody szkolenia lotniczego

MEANING OF THE SECOND REPUBLIC OF POLAND AERONAUTICS DIDACTICS FOR CONTEMPORARY POLISH AIR FORCE ACADEMY

Summary

Lately found new sources of didactics Polish aviation in the years 1925–1939. The article concluded information about the organization and method of flight training of the Second Republic of Poland.

Keywords: didactics, The Polish Air Force Academy, the pilot, the observer, methods of aviation training