

**Recenzja rozprawy doktorskiej Pana mgr. Tomasza Goździckiego pt.
„Psychospołeczne uwarunkowania poczucia bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych”
przygotowanej pod kierunkiem prof. zw. dr. hab. Ryszarda Bery
oraz promotora pomocniczego dr. Grzegorza Saneckiego**

Ocena uzasadnienia podjętej problematyki i tytułu rozprawy doktorskiej

W przedstawionej do recenzji pracy doktorskiej Autor przedmiotem analiz uczynił psychospołeczne uwarunkowania poczucia bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych. Problematykę tą uznać należy za ważną, gdyż jak słusznie uzasadnia Autor lotnictwo należy do tych działalności człowieka, która stawia wysokie wymagania, natomiast piloci wojskowi to grupa społeczna wyróżniająca się wykonywaniem jednego z najbardziej wymagających i stresujących zawodów świata. Pilot wojskowy to zawód dla nielicznych. Stan psychofizyczny reprezentantów tego elitarnego grona wymaga nie tylko specjalistycznych procedur rekrutowania kandydatów do pracy, ich edukacji oraz licznych kontroli podczas wykonywania długoletniej służby, ale niewątpliwie monitorowania wpływu czynników psychospołecznych na skuteczność ich pracy oraz własny dobrostan (str. 5-10). W tym właśnie obszarze problemowym swoje analizy podjął mgr Tomasz Goździcki.

W literaturze przedmiotu dotychczas odnaleźć można przede wszystkim badania psychologiczne związane z funkcjonowaniem poznawczym pilotów wojskowych, a szczególnie z poziomem ich inteligencji oraz poszczególnymi cechami osobowości mogącymi mieć związek z efektywnością ich pracy. Autor recenzowanej dysertacji uzasadniając podjętą problematykę wskazuje na badaczy zarówno polskich, jak i zagranicznych, zajmujących się powyższymi zagadnieniami. Zauważa natomiast brak analiz poświęconych uwarunkowaniom psychospołecznym, które także mogą mieć znaczenie dla efektywności pracy pilotów wojskowych. Pod tym względem zwłaszcza krajowa literatura naukowa jest skromna, a badania podejmowane dla celów *stricte* naukowych, a nie rekrutacyjnych, są nieliczne (str. 5-6). Podkreślając wagę podjętego przez mgr. Tomasza Goździckiego tematu badawczego za słuszne uznaję stanowisko Autora, który w niniejszej dysertacji podjął próbę zweryfikowania zależności między poziomem poczucia bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych a wybranymi psychospołecznymi uwarunkowaniami obejmującymi: cechy osobowości pilotów, ich style radzenia sobie

ze stresem oraz sytuację społeczną w środowisku służby, tj. styl dowodzenia i kulturę organizacji. Za słuszne uznaję również przyjęcie korelacyjnego schematu badań w sytuacji, gdy brakuje danych z innych badań, a każdy wykazany związek między zmiennymi może stać się wskazówką do poprawy wydajności i bezpieczeństwa reprezentantów tej prestiżowej grupy.

Ocena konstrukcji rozprawy doktorskiej

Dysertacja ma charakter teoretyczno-empiryczny, a wprowadza w nią treściwy i wyczerpujący *Wstęp* przygotowany przez Autora.

Trzy pierwsze rozdziały mają charakter teoretycznego opisu tematyki związanej z poczuciem bezpieczeństwa pracy pilota (str. 11-103). Rozdział I. *Charakterystyka zawodu pilota wojskowego* prezentuje tytułowy zawód ze szczególnym uwzględnieniem: aspektu oficera Wojska Polskiego łączącego cechy żołnierza i operatora statku powietrznego oraz kompetencji niezbędnych do skutecznej realizacji zadań przy uwzględnieniu szeregu uwarunkowań pracy w tym zawodzie. Wskazując na cechy dobrego oficera-pilota Autor nawiązuje do roli menedżera, żołnierza oraz obywatela. Analizując natomiast wieloaspektowy zespół czynników warunkujący bezpieczne wykonywanie zadań lotniczych podkreśla On znaczenie środowiska służby i takich jego elementów, jak czynniki: osobowe, organizacyjne, techniczne, zadania lotniczego oraz środowiskowe w znaczeniu warunków atmosferycznych, terenu działania i systemu ubezpieczenia lotów (Rysunek 2 na str. 16). Z lektury dysertacji wynika, iż powyższa klasyfikacja jest autorską propozycją Doktoranta. Zastanawiam się, czy, a jeśli tak, to jakie inne klasyfikacje czynników warunkujących pracę pilota zostały dotychczas opisane w literaturze przedmiotu? Następnie mgr Tomasz Goździcki charakteryzuje dobór i selekcję w długofalowym procesie szkolenia pilotów. Wskazuje na wymagania, a dokładnie na niezbędne dyspozycje poznawcze, osobowościowe, manualne, emocjonalne i społeczne w odniesieniu do poszczególnych etapów selekcji i w oparciu o aktualnie obowiązujące dokumenty prawne. W dalszej kolejności tej części dysertacji Autor przedstawia istotę i system przebiegu szkolenia lotniczego z podziałem na lotnictwo transportowe, śmigłowcowe oraz odrzutowe podkreślając, jak wysoce złożone, kosztowne i długotrwałe są procesy edukacji pilotów wojskowych. W Rozdziale II. *Działanie pilota wojskowego w sytuacjach zadaniowych normalnych i w sytuacjach trudnych* Autor nawiązując do psychologii, w tym do psychologii pracy, definiuje „sytuacje zadaniowo normalne” z uwzględnieniem zależności „człowiek - statek powietrzny - środowisko” oraz „sytuacje trudne” w kontekście funkcjonowania pilota wojskowego, z uwzględnieniem

szeregu mechanizmów fizjologicznych, psychologicznych oraz sytuacyjnych. W tej części dysertacji prezentuje najważniejsze stresory występujące w lotnictwie. Analizując główne przyczyny powstawania sytuacji trudnych w lotnictwie Autor zwraca uwagę na awarie i zakłócenia techniczne, błędy w technice pilotowania; analizie poddaje również obiektywne wyznaczniki bezpieczeństwa lotów w oparciu o aktualne dokumenty i przepisy prawne obowiązujące w polskich Siłach Powietrznych oraz operacjonalizację poczucia bezpieczeństwa pilotów. Jak pisze: „W lotnictwie wojskowym „poczucie bezpieczeństwa” definiowane jest jako przekonanie pilotów o posiadanych kompetencjach zawodowych, a zwłaszcza umiejętnościach pilotażu statku powietrznego. Jest ona także reakcją na sytuacje awaryjne w czasie lotu oraz stanowi zaufanie do systemu organizacji szkolenia lotniczego, systemu obsługowego i eksploatowanego statku powietrznego. Stanowi bardzo istotny czynnik psychologicznej oceny własnego przygotowania do wykonania zadania lotniczego” (str. 67). W rozdziale III. *Wybrane czynniki warunkujące poczucie bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych* Autor dokonuje opisu tytułowych czynników, a dokładniej: cech osobowości w oparciu o wybrane koncepcje psychologiczne i adaptacyjnej roli czynników osobowościowych w zakresie funkcjonowania pilotów w sytuacjach zadaniowych. Drugim z zawartych w pracy czynnikiem warunkującym poczucie bezpieczeństwa lotów jest radzenie sobie ze stresem, które Autor przedstawił jako proces, strategię i styl. Ostatnim z analizowanych czynników jest sytuacja społeczna pilotów w środowisku służby, w której wyróżniono trzy płaszczyzny: style dowodzenia, relacje społeczne oraz bliską mi w analizach badawczych kulturę organizacyjną.

W dalszej części pracy doktorskiej mgr Tomasz Goździcki zaprezentował *Metodologiczne założenia badań własnych*. W rozdziale tym przedstawił przedmiot i cel badań; model zależności między zmiennymi; przyjęte problemy badawcze i hipotezy robocze; opis wykorzystanych w badaniach metod i narzędzi badawczych, tzn.: Autorskiego Kwestionariusza Ankiety (AKA), Inwentarza Osobowości NEO-FFI Costy i McCrae’a, w polskiej wersji adaptacji Zawadzkiego, Strelaua, Szczepaniaka i Śliwińskiej; Kwestionariusza Radzenia Sobie w Sytuacjach Stresowych (CISS) Endlera i Parkera w polskiej adaptacji Strelaua i in. oraz Inwentarza Stylów Kierowania Ludźmi (WERK) autorstwa Brzezińskiej i Rafalak. Scharakteryzował także organizację i teren badań oraz badaną grupę pilotów wojskowych – 230 osób służących w czterech Skrzydłach Lotniczych w polskich Siłach Powietrznych (178 mężczyzn i 22 kobiety). Badania przeprowadzono w Wojskowym Ośrodku Szkoleniowo-Kondycyjnym w Zakopanem w okresie październik-grudzień 2018 r. Autor przyjął celowy, a następnie losowy dobór próby. Struktura badanych

pilotów pod względem stopnia wojskowego obejmowała 29 podporuczników, 98 poruczników, 47 kapitanów, 14 majorów, 9 podpułkowników i 3 pułkowników. Osoby te, na statkach powietrznych, pełniły funkcje: dowódców załogi (109 osób), II pilota (34 osoby) oraz instruktora (57 osób). W badaniach Autora (realizowanych grupowo) wzięło udział 55,0% pilotów śmigłowców, 22,5% pilotów transportowych oraz 13,5% pilotów latających na samolotach poddźwiękowych i 9,0% pilotów samolotów naddźwiękowych (Rozdział IV str. 104-117).

Kolejne trzy rozdziały mają charakter analizy i interpretacji danych z badań. W celu zweryfikowania hipotez, zebrany materiał empiryczny poddano analizie ilościowej i jakościowej, a założenia dotyczące zależności między zmiennymi zweryfikowano poprzez zastosowanie statystyki korelacyjnej. W Rozdziale V. *Poczucie bezpieczeństwa lotów badanych pilotów wojskowych* Autor zaprezentował wyniki badań w oparciu o koncepcję 5M. Ujął je w pięciu obszarach spójnych i kompatybilnych z przytoczoną wcześniej definicją poczucia bezpieczeństwa: przekonanie o posiadaniu kompetencji i doświadczenia pilota wojskowego; zaufanie do systemu obsługi i eksploatowanej techniki lotniczej; ocenę charakteru i sposobu wykonywania zadań lotniczych; zaufanie do systemu organizacji szkolenia lotniczego, regulaminów i procedur postępowania oraz ocenę infrastruktury, warunków atmosferycznych, geograficznych i czasowych. Zmienne poziomu poczucia bezpieczeństwa przedstawił w odniesieniu do zgromadzonych danych socjodemograficznych (str. 118-167). W Rozdziale VI. *Charakterystyka czynników warunkujących poczucie bezpieczeństwa lotów badanych pilotów wojskowych* scharakteryzował On tytułowe czynniki, a wyniki ukazał w zakresie pięciu cech osobowości: neurotyczności, ekstrawersji, otwartości na doświadczenie, ugodowości i sumienności. Diagnoza stylu radzenia sobie ze stresem obejmowała trzy skale: styl skoncentrowany na zadaniu, emocjach oraz unikaniu. Autor uwzględnił również sytuację społeczną badanych w zakresie: oceny elementów kultury organizacji oraz preferowanego stylu kierowania zasobami ludzkimi. Materiał empiryczny zaprezentowany w tej części rozprawy również skorelowano z czynnikami społeczno-demograficznymi badanej grupy (str. 168-199). Rozdział VII. *Zależności między poczuciem bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych a psychospołecznymi uwarunkowaniami - weryfikacja hipotez* zawiera opis tytułowych zależności. W celu rozwiązania problemów badawczych oraz weryfikacji hipotez Autor zastosował test χ^2 Pearsona oraz analizę kanoniczną. Analizując zebrany materiał skupił się On na poszukiwaniu współzależności między: poziomem poczucia bezpieczeństwa badanej grupy a charakterystykami psychospołecznymi: cechami osobowości, stylami radzenia sobie

ze stresem, stylami dowodzenia oraz sytuacją społeczną w miejscu służby (str. 200-239).

Pracę zamyka *Podsumowanie*, w którym dokonano weryfikacji hipotez badawczych oraz, co należy podkreślić, przedstawiono konkretne wnioski praktyczne, jakie wynikają z przeprowadzonego procesu badawczego i mogą stanowić wskazówki zwłaszcza w kontekście działań mających na celu eliminację zagrożeń w lotnictwie; *Bibliografia* obejmująca ponad 200 pozycji krajowych i zagranicznych; *Spis tabel*; *Spis wykresów*; *Spis rysunków*; *Wykaz skrótów* oraz *Aneks* prezentujący narzędzia badawcze, w tym *Autorski Kwestionariusz Poczucia Bezpieczeństwa*. Całość pracy liczy 302 strony.

Konstrukcja rozprawy nie budzi zastrzeżeń. Jest logiczna, przejrzysta i podporządkowana realizacji tematu.

Ocena merytoryczna rozprawy doktorskiej i teoretyczne usytuowanie problemu

Ocena merytoryczna rozprawy doktorskiej mgr. Tomasza Goździckiego jest pozytywna. Problematyka rozprawy została osadzona na kanwie wybranych i przydatnych dla Autora teoretycznych podstaw badań własnych, m.in.:

- w rozdziale I. przedstawia On problematykę zawodu pilota wojskowego w oparciu o koncepcje psychologii organizacji i pracy;
- w rozdziale II. prezentuje funkcjonowanie pilota wojskowego w sytuacjach zadaniowo normalnych i trudnych także w oparciu o teorie z zakresu psychologii pracy; w rozdziale tym dokonuje również przeglądu koncepcji stresu wraz z jego wpływem na funkcjonowanie psychofizjologii człowieka oraz prezentuje systemowe koncepcje bezpieczeństwa pracy pilota, ze szczególnym uwzględnieniem teorii interakcyjnego wpływu różnych czynników współuczestniczących w wykonaniu misji lotniczej, a którą wykorzystuje w swoim projekcie badawczym;
- w rozdziale III. Autor definiuje pojęcie „osobowości” poświęcając szczególną uwagę na prezentację czynnikowego modelu Wielkiej Piątki Costy i McCrae, powszechnie wykorzystywanego w pracach empirycznych; charakteryzuje ponadto pojęcie „dowodzenia” przedstawiając różnorodne typologie stylów kierowania w odniesieniu do modeli dowodzenia zasobami ludzkimi oraz pojęcie „kultury organizacyjnej”, ze szczególnym uwzględnieniem kultury bezpieczeństwa, realizowanej w lotnictwie jako „Just Culture”.

Autor wykazuje się wiedzą na temat psychospołecznych uwarunkowań poczucia bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych, a ilościowe i jakościowe analizy zaprezentowane w dysertacji są wartościowe dla teorii i praktyki edukacyjnej, choć sam Autor zbyt słabo

te korzyści akcentuje, ograniczając się do wskazania, iż wnioski wynikające z przeprowadzonego procesu badawczego mogą zostać wdrożone w procesie szkolenia lotniczego. Czy Autor podejmie jakieś działania w celu wdrożenia wypracowanych w toku badań własnych implikacji? Na przykład w postaci ich przekazania organizatorom procesów rekrutacyjnych i edukacyjnych pilotów wojskowych.

Rzeczą naturalną jest natomiast, w tak wielowątkowej rozprawie doktorskiej, iż jej lektura skłania do sformułowania pewnych uwag czy też bardziej pytań odnoszących się w tym przypadku przede wszystkim do teoretycznych podstaw badań i usytuowania problemu badawczego w przestrzeni naukowej. Jak to już zaakcentowano, zbyt słabo w moim przekonaniu Autor podkreśla związek podjętej problematyki z pedagogiką oraz swój wkład w rozwój tej dyscypliny. Czy Autor przyjmuje jedną dominującą teorię/koncepcję naukową? Jeśli tak, to jaką? O ile także Autor w sposób w pełni wyczerpujący opisuje kwestie poczucia bezpieczeństwa i definiuje je jako istotną potrzebę i wartość w realizacji codziennych zadań lotniczych w grupie pilotów wojskowych, to jak rozumie pojęcie „uwarunkowań psychospołecznych” oraz na jakie przykładowe klasyfikacje tych uwarunkowań w literaturze przedmiotu wskazuje? Nie mając bowiem wątpliwości, co do poprawności doboru przyjętych zmiennych w badaniach własnych, odnoszę jednak wrażenie pewnej niespójności, np. z czynnikami warunkującymi pracę pilota, które zostały przez Autora zobrazowane graficznie na wspomnianym już w recenzji rysunku 2 (str. 16), a także z czynnikami zobrazowanymi na rysunku 33 (str. 82), na którym z kolei dokonano podziału na czynniki społeczne, techniczno-organizacyjne i materialne. W grupie czynników społecznych przyjęto: pozycję społeczno-zawodową, komunikację z przełożonymi, relacje ze współpracownikami i możliwość rozwoju zawodowego. Taki podział Autor przedstawił jako opracowanie własne przygotowane na podstawie monografii Pana Prof. Ryszarda Bery „Wizerunek współczesnego pilota wojskowego”, DWLOP Warszawa 1999. Jeśli dobrze zatem rozumiem, wybór czynników psychospołecznych mogących mieć wpływ na skuteczność pracy pilotów i ich dobrostan to autorska decyzja, która nie wynika z jakiejś konkretnej klasyfikacji. Być może warto było wprowadzić uzasadnienie takiego doboru (dlaczego te właśnie czynniki, a nie inne) i zamieścić je w rozdziale 3, w którym Autor od razu przechodzi do opisu i analizy takich elementów jak: osobowość - czyli przyjęte uwarunkowanie o charakterze psychologicznym; a następnie styl dowodzenia (kierowania); relacje społeczne i konflikty zawodowe oraz kultura organizacji (w Lotnictwie Kultura Sprawiedliwego Traktowania) - czyli przyjęte uwarunkowania o charakterze społecznym. W tym kontekście zastanawiam się – w przypadku decyzji o publikacji dysertacji w postaci monografii – czy nie lepiej brzmiałby

tytuł „Psychospołeczne uwarunkowania poczucia bezpieczeństwa w pracy pilotów wojskowych. Wybrane analizy i refleksje”. W takim też przypadku Autor – prezentując metodologiczne założenia badań własnych – szczególną uwagę powinien poświęcić uzasadnieniu swojego postępowania badawczego posiłkując się wybranymi pozycjami z literatury metodologicznej.

Warto natomiast podkreślić, iż Autor dysertacji słusznie już w jej *Wstępie* zwraca uwagę, iż zawód pilota wojskowego należy do tak elitarnego grona, iż często podporządkowane mu jest życie osobiste i rodzinne (str. 5). Z racji tego, iż jako badacz zajmuję się m.in. problematyką relacji między pracą zawodową a życiem osobistym we wszystkich 10 wielkich grupach zawodowych wynikających z „Klasyfikacji zawodów i specjalności dla potrzeb rynku pracy”, dostrzegam w tym obszarze problemowym duży potencjał badawczy, który może stanowić przesłankę do podjęcia dalszych, odrębnych poszukiwań naukowych.

Ocena rozprawy doktorskiej pod względem metodologicznym

Badania prowadzone w obrębie poszczególnych dyscyplin naukowych powinny zmierzać do realizacji całego katalogu zadań wynikających z ich metodologicznych funkcji. Badania naukowe mogą służyć wielu celom. Trzy najczęstsze i najbardziej użyteczne to: eksploracja, opis i wyjaśnianie¹; a celową i świadomą działalność badawczą można sprowadzić do trzech etapów: wyjściowej formy badań, jaką jest rozpoznanie przedmiotu (obiektu) badań; opracowanie efektów rozpoznania i ujęcie ich w nową jakość; konfrontacji uzyskanych wyników badań z praktyką². W recenzowanej pracy doktorskiej Autor za przedmiot badań własnych przyjął: *poczucie bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych*, natomiast za główny cel: *określenie zależności między poczuciem bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych a ich wybranymi uwarunkowaniami psychospołecznymi, takimi jak: cechy osobowości, umiejętności radzenia sobie ze stresem oraz sytuacja społeczna w środowisku służby*. Mgr Tomasz Goździcki sformułował również cztery cele szczegółowe, zarówno o charakterze teoretyczno-poznawczym, jak i praktyczno-wdrożeniowym. W celach tych zawarł wybrane funkcje badań naukowych: deskryptywną (rozpoznanie i opis); eksplikacyjną (rozumienie i wyjaśnienie) oraz prakseologiczną. Podstawowa z nich – funkcja deskryptywna – obliguje do opisu wycinka badanej przez daną dyscyplinę naukową

¹ E. Babbie, *Podstawy nauk społecznych*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa 2013, s. 107.

² J. Apanowicz, *Metodologiczne uwarunkowania pracy naukowej. Prace doktorskie. Prace habilitacyjne*, Difin, Warszawa 2005, s. 38–39.

rzeczywistości, opartego na określonym systemie pojęć i nazw. Funkcja eksplikacyjna obliguje do podejmowania badań mających na celu rozumienie i wyjaśnienie rozmaitych zjawisk pojawiających się w obszarze zainteresowania danej nauki. W nawiązaniu zaś do funkcji prakseologicznej podkreślić należy, że pedagogika jest dyscypliną zarówno teoretyczną, jak i praktyczną. Jej cechą jest dążenie do poszukiwania rozwiązań konkretnych, jednostkowych, a nie tylko diagnozowanie, opisywanie i wyjaśnianie zjawisk. Dlatego też, w niniejszej pracy doktorskiej, wyniki uzyskane w trakcie analiz własnych, zmierzają do wykorzystania w praktyce rezultatów przeprowadzonych badań podstawowych.

Jednym z warunków podejmowania badań naukowych jest uświadomienie sobie przez badającego zakresu i obszaru własnej niewiedzy, czyli określenie problemów badawczych. To właśnie problemy badawcze stanowią bodziec intelektualny wywołujący reakcję w postaci badań naukowych³. Zdaniem metodologów przedmiot badań nie powinien w żaden sposób narzucać pytań badaczowi, lecz to badacz, wybierając interesujące go pytania, decyduje o przedmiocie badań⁴. Mgr Tomasz Goździcki przyjął następujący problem główny: *Czy zachodzi, a jeśli tak, to jaki jest charakter zależności między poczuciem bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych a ich cechami osobowości, umiejętnościami radzenia sobie ze stresem oraz sytuacją społeczną w środowisku służby?* Sformułował także 3 problemy szczegółowe, a z każdego z nich wyprowadził dodatkowe pytania. Główna, ogólna hipoteza robocza została sformułowana w postaci następującego przypuszczenia: *Występuje istotny związek między poczuciem bezpieczeństwa badanych pilotów a ich cechami osobowości, stylem radzenia sobie ze stresem i sytuacją społeczną w środowisku służby. Związek ten będzie miał charakter dodatni, wyższemu natężeniu czynników psychospołecznych towarzyszyć będzie wyższe poczucie bezpieczeństwa lotów pilotów wojskowych.*

Uzyskanie odpowiedzi na postawione pytania badawcze wymagało doboru zmiennych i wskaźników, a następnie doboru odpowiednich metod, techniki i narzędzi badawczych. W moim przekonaniu te elementy procesu badawczego zostały ustalone prawidłowo. Badania przeprowadzone przez Doktoranta lokują się w paradygmacie pedagogicznych badań ilościowych związanych przede wszystkim z badaniami sondażowymi, które dostarczają ilościowych, czyli wyrażonych liczbami, opisów tendencji, postaw i opinii społeczeństwa, uzyskanych z jego próby. Na podkreślenie zasługuje wielość zastosowanych w pracy narzędzi badawczych.

³ Ch. Frankfort-Nachmias, D. Nachmias, *Metody badawcze w naukach społecznych*, Zysk i S-ka, Poznań 2001, s. 30.

⁴ E. Babbie, *Podstawy...*, s. 107

Ocena rozprawy doktorskiej mgr. Tomasza Goździckiego pod względem przyjętych założeń metodologicznych oraz wszystkich zrealizowanych etapów postępowania Badacza jest również pozytywna. Podkreślić należy, iż praca dotyczy zagadnienia wciąż słabo rozpoznanego w polskiej literaturze przedmiotu. Analizy przeprowadzone przez Autora dysertacji wnoszą nowe elementy wiedzy i ważne dane statystyczne. Cenną częścią rozprawy są niewątpliwie przeprowadzone badania empiryczne. Dlatego też doceniam wkład Doktoranta w zrealizowaną pracę analityczną.

Konkluzja

Ocena rozprawy doktorskiej mgr. Tomasza Goździckiego jest pozytywna. Dysertacja zawiera pogłębioną analizę na temat pracy pilotów wojskowych, dobrze przygotowaną pod względem teoretycznym i metodologicznym, a także poprawnie zredagowaną. Wnosi ona nowe elementy wiedzy nt. psychospołecznych uwarunkowań poczucia bezpieczeństwa lotów reprezentantów tej grupy zawodowej. Uwarunkowania psychospołeczne wykonywania każdej pracy zawodowej są jednym z podstawowych konstruktów teoretycznych w wielu naukach społecznych, w tym w pedagogice, a zwłaszcza w subdyscyplinie pedagogicznej - pedagogice pracy. Ważnym obszarem problemowym pedagogiki pracy jest zawodoznawstwo obejmujące m.in. wiedzę o zawodach, definiowanie celów zawodowych poszczególnych zawodów, określanie treści zadań dla nich charakterystycznych oraz opis stanowisk i warunków pracy.

Autor wykazał się dobrą znajomością wiedzy teoretycznej - sprawnie porusza się w literaturze przedmiotu i potrafi dokonywać syntetycznych ujęć - oraz umiejętnością samodzielnego zaprojektowania i przeprowadzenia badań empirycznych stanowiących podstawę dociekań opisanych szczegółowo w rozdziałach wynikowych, co potwierdza Jego wrażliwość badacza. Przygotowana przez mgr. Tomasza Goździckiego dysertacja zawiera wnioski, których wdrożenie w proces szkolenia lotniczego może przynieść poprawę poziomu poczucia bezpieczeństwa pilotów wojskowych, co uważam za poznawczą wartość tej pracy. Ponadto, jak zauważa sam Autor, złożoność podjętej problematyki badawczej jednoznacznie wskazuje na potrzebę prowadzenia dalszego procesu badawczego. Rozwój lotnictwa nieuchronnie będzie prowadził do powstawania nowych zagrożeń, którym trzeba będzie przeciwdziałać. Można zatem stwierdzić, że podstawowy cel badań został zrealizowany, a Autorowi udało się stworzyć przesłanki, które być może zainspirują innych badaczy do podjęcia dalszych analiz w zakresie oddziaływania czynników psychospołecznych na dobrostan psychologiczny grupy zawodowej pilotów wojskowych. Być może także sam Autor będzie kontynuował i pogłębiał swoje poszukiwania w tym zakresie.

Uważam, że opiniowana praca spełnia wymagania ustawowe stawiane rozprawom doktorskim, określone w art. 13 ust. 1 ustawy z 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. 2003 Nr 65 poz. 595). Przygotowana pod opieką promotora i promotora pomocniczego dysertacja stanowi oryginalne rozwiązanie podjętego problemu naukowego; dowodzi także ogólnej wiedzy teoretycznej Kandydata w danej dyscyplinie naukowej oraz Jego umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

W związku z powyższym wnoszę o przyjęcie rozprawy doktorskiej i dopuszczenie mgr. Tomasza Goździckiego do publicznej obrony.

UNIWERSYTET KAZIMIERZA WIELKIEGO
Wydział Pedagogiki i Psychologii
INSTYTUT PEDAGOGIKI
Katedra Pedagogiki Pracy i Andragogiki
85-064 Bydgoszcz, ul. Chodkiewicza 30
Telefon (52) 34-19-322 (323)

Renata Tomaszewska-Lipiec
dr hab. Renata Tomaszewska-Lipiec, prof. uczelni