

dr Janusz Ślusarski  
Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie  
Instytut Bezpieczeństwa Powietrznego Państwa  
Zakład Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego

## Autoreferat

### Spis treści

|   |    |
|---|----|
| 1. Imię i nazwisko.....   | 2  |
| 2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe.....  | 2  |
| 3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu.....  | 2  |
| 4. Wskazanie osiągnięcia wynikającego z art. 16 ust. 2 ustawy.....  | 3  |
| 4.1. Podstawa wszczęcia przewodu habilitacyjnego.....   | 3  |
| 4.2. Autor, tytuł publikacji, rok wydania, nazwa wydawnictwa.....   | 3  |
| 4.3. Omówienie celu naukowego ww. prac i osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania.....   | 6  |
| 4.4. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych.....  | 17 |
| 4.4.1. Znaczenie kompetencji miękkich (nietechnicznych, pozatechnicznych) nauczycieli/instruktorów przygotowujących kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych..... | 17 |
| 4.4.2. Podmiotowe i środowiskowe uwarunkowania aktywności życiowej młodzieży uczącej się, studiującej i odbywającej służbę wojskową.....                                  | 24 |

## **1. Imię i nazwisko**

**Janusz Ślusarski**

## **2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe/artystyczne – z podaniem nazwy, miejsca i roku ich uzyskania oraz tytuł rozprawy doktorskiej:**

- Magister inż. – kierunek: leśnictwo, Wydział Leśny, Akademia Rolnicza w Poznaniu, 1978;
- Doktor nauk humanistycznych – kierunek: pedagogika, specjalność: teoria wychowania, Wydział Nauk Pedagogicznych, Wojskowej Akademii Politycznej, 1988;

Pod opieką naukową płk. doc. dr hab. Pawła Boeslera, WAP przygotowałem rozprawę doktorską nt. Psychologiczno - społeczne determinanty kształtowania świadomości imperialistycznego zagrożenia u żołnierzy zasadniczej służby wojskowej, 1988, którą recenzowali: gen. bryg. prof. dr hab. Lesław Wojtasik oraz płk prof. dr hab. Jan Bogusz

- Magister – kierunek: psychologia, specjalność: psychologia pracy, Wydział Psychologii, Uniwersytet Warszawski, 1997;
- Doktor nauk humanistycznych – kierunek: psychologia, specjalność: psychologia pracy, Wydział Nauk Społecznych, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II, 2005

Pod opieką naukową prof. zw. dr hab. Adama Bieli, KUL przygotowałem rozprawę doktorską nt. Analiza psychologiczna stanowisk pracy pilota i pilota-instruktora śmigłowca wojskowego, 2005, którą recenzowali: prof. zw. dr hab. Zofia Ratajczak oraz prof. zw. dr hab. inż. Marek Orkisz.

## **3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych /artystycznych:**

Po uzyskaniu stopnia doktora zostałem zatrudniony od 1988 jako adiunkt w Zakładzie Dydaktyki w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej, a następnie od 1994 r. w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. W latach 2002 do 2007 pracowałem na etacie profesora nadzwyczajnego WSOSP w Katedrze Nauk Ogólnokształcących w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. Następnie od roku 2007 do 2015 zostałem zatrudniony jako adiunkt w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. Ze względu na zmiany organizacyjne w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie i powstanie w ramach nowej struktury organizacyjnej Instytutu Bezpieczeństwa Powietrznego

Państwa utworzono Zakład Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, gdzie jako adiunkt pracuję od 01. 10. 2015 r.

Podejmowałem i/lub podejmuję również pracę na podstawie umowy o pracę w:

- Wyższej Szkole Społeczno-Przyrodniczej w Lublinie kolejno na stanowiskach adiunkta, a następnie prof. nadzw. WSSP w latach od 01. 10. 2003 – do 30. 09. 2012 r.;
- Wyższej Szkole Umiejętności Pedagogicznych i Zarządzania w Rykach a następnie Lubelskiej Szkole Wyższej w Rykach, na stanowisku adiunkta w latach od 01. 10. 1997 – do chwili obecnej.

Pracuję również od 2009 r. na umowę zlecenie na Wydziale Nauk Społecznych Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II gdzie prowadzę zajęcia specjalizacyjne dla studentów psychologii IV i/lub V roku w ramach przedmiotu „Funkcjonowanie człowieka w sytuacjach ekstremalnych na przykładzie warunków pracy pilota wojskowego” oraz od roku akademickiego 2014/2015 zajęcia w ramach studiów podyplomowych z przedmiotów „Sytuacyjne i ergonomiczne uwarunkowania bezpieczeństwa ruchu drogowego” oraz „Ekstremalne sytuacje transportowe”.

#### **4. Wskazanie osiągnięcia wynikającego z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki 9Dz. U. nr 65, poz. 595 ze zm.)**

##### **4.1. Podstawa wszczęcia przewodu habilitacyjnego**

Podstawę wszczęcia przewodu habilitacyjnego stanowi monografia pt. „Pilot-instruktor jako nauczyciel przygotowujący kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych”, Wyd. WSOSP, Dęblin, 2016 oraz cykl publikacji poświęcony zagadnieniom związanym z charakterystyką funkcjonowania zawodowego pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego jako nauczyciela przygotowującego kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych jak również analizom pracy na tego typu stanowiskach jako stanowiących podstawę modelowania procesu kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego w lotniczej uczelni wojskowej.

##### **4.2. Autor, tytuł publikacji, rok wydania, nazwa wydawnictwa**

Cykl publikacji poświęcony zagadnieniom, których kluczowym celem są charakterystyki stanowisk pracy pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego jako nauczyciela przygotowującego kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych oraz analizom pracy na tego typu stanowiskach jako stanowiących podstawę modelowania procesu



kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego w lotniczej uczelni wojskowej przedstawiono w trzech niżej wymienionych monografiach i dziewiętnastu artykułach:

#### **Monografie:**

1. Ślusarski J., Pilot-instruktor jako nauczyciel przygotowujący kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych, Wyd. WSOSP, Dęblin 2016, ss. 477.
2. Ślusarski J., Czy każdy pilot może być instruktorem? Analiza psychologiczna stanowisk pracy pilota i pilota-instruktora śmigłowca wojskowego, Wyd. WSOSP, Dęblin 2013, ss. 313.
3. Ślusarski J., (red. nauk.), Humanistyczne (pozatechniczne) konteksty przygotowania zawodowego do pracy w warunkach trudnych i niebezpiecznych, Wyd. WSOSP, Dęblin 2014, ss. 394.

#### **Artykuły:**

1. Ślusarski J. (1993). Pożądane cechy w kształtowaniu osobowości wojskowego nauczyciela akademickiego. Dydaktyka Wyższej Szkoły Wojskowej, nr 13, ss. 56-67.
2. Ślusarski J. (1993). Skuteczne działanie w procesie lotniczego przygotowania zawodowego /w Liceum Lotniczym; Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej i Centrum Doskonalenia Lotniczego/ i jego uwarunkowania. Biuletyn WOSL, nr 2 /62/, ss. 108-128.
3. Ślusarski J. (1994). Środowisko pracy pilota wojskowego jako potencjalne źródło błędów lotniczych. Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, nr 11, ss. 30-35.
4. Ślusarski J., Orkisz M. (1995). Kształcenie pilotów - geneza i prognoza. Konferencja „Awionika”. Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej „Mechanika”, wrzesień 1995, z. 45, cz. 2, ss. 338-345 (udział własny 60%).
5. Ślusarski J., Orkisz M., (1995). Model osobowo-zawodowy absolwenta WSOSP jako wykładnia zasadnicza programu kształcenia lotniczego. Toruńskie Studia Dydaktyczne, Toruń: Instytut Pedagogiki UMK, Wyższa Szkoła Oficerska im. gen. J. Bema, rok IV (7), ss. 172-193 (udział własny 60%).
6. Ślusarski J. (1995). Humanistyczna orientacja kształcenia a przemiany edukacyjne w lotniczej uczelni wojskowej. Biuletyn WSOSP, nr 1, ss. 23-36.



7. Ślusarski J. (1996). Od wielostronnego rozwoju osobowo-zawodowego w procesie kształcenia lotniczego do skutecznego i niezawodnego działania w powietrzu. Biuletyn Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych, nr 2, ss. 52-66.
8. Ślusarski J. (1996). Aktualny i postulowany model kształcenia pilotów wojskowych w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych. Biuletyn Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych, nr 3, ss. 25-36.
9. Ślusarski J. (2001). Model osobowo-zawodowy absolwenta WSOSP (ocena i propozycje zmian). Zeszyty Naukowe WSOSP, nr 1, ss. 228-250.
10. Ślusarski J. (2001). Sylwetka zawodowa absolwenta uczelni jako zasadnicza wykładnia rozwoju jego kompetencji zawodowych. [W:] E. Sałata (red.). Kompetencje zawodowe nauczycieli a problemy reformy edukacyjnej. Radom, ss. 148-153.
11. Ślusarski J. (2004). Analiza psychologiczna stanowisk pracy pilota i pilota-instruktora śmigłowca wojskowego jako zasadnicza wykładnia doboru treści kształcenia humanistycznego w WSOSP. [W:] Zeszyty Naukowe WSOSP, nr 1, ss. 48-63.
12. Ślusarski J. (2004). Metoda skalowania wielowymiarowego w procesie konstruowania kształcenia zawodowego dorosłych. [W:] Saran J. (red.) Inspiracje badawcze we współczesnej andragogice. Ryki: WSUPiZ, ss. 250-257.
13. Ślusarski J. (2006). Analiza stanowiska pracy jako podstawa doboru treści kształcenia i doskonalenia zawodowego w sytuacji dynamicznych zmian technologicznych na przykładzie zawodu pilota i lotniczej uczelni wojskowej. [W:] B. Rożnowski, A. Biela, A. Bańka. Praca i organizacja w procesie zmian. Poznań: Wyd. Stowarzyszenie Psychologia i Architektura, ss. 98-107.
14. Ślusarski J. (2011). Nauczyciel zawodu, w którym dominują sytuacje trudne i ekstremalne. [W:] A. Karpińska, K. Borawska-Kalbarczyk (red. naukowa). Horyzonty rozwoju edukacji w dialogu i perspektywie. Warszawa: Difin SA, ss. 141-149.
15. Ślusarski J. (2011). Uczelnia jako instytucja edukacyjna przygotowująca absolwentów do zawodów, w których dominują sytuacje silne. [W:] Pedagogika Szkoły Wyższej nr 2. Uniwersytet Szczeciński, ISSN 2083-4381, ss. 119-131.
16. Ślusarski J. (2014). Profil osobowości nauczyciela/instruktora przygotowującego do zawodów trudnych i niebezpiecznych określony na podstawie analiz

stanowisk pracy pilotów i pilotów-instruktorów wojskowych statków powietrznych. [W:] E. Jaszczyszyn, E. Jagiełło, J. Szady-Borzyszkowska (red. naukowa). Edukacja ku przyszłości. Wyzwania i zaniechania w kształceniu dorosłych. Tom IV. Siedlce: Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach. Katedra Dydaktyki – Pracownia Wychowania Przedszkolnego, ISBN 978-83-62160-22-8, ss. 316-336.

17. Ślusarski J. (2014). Kluczowe wymagania zawodowe warunkujące powodzenie pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego w procesie szkolenia lotniczego określone na podstawie analiz stanowisk pracy. [W:] J. Ślusarski (red. nauk.). Humanistyczne (pozatechniczne) konteksty przygotowania zawodowego do pracy w warunkach trudnych i niebezpiecznych, Dęblin: WSOSP, ss. 94-114.
18. Ślusarski J. (2014). Dylematy kształcenia współczesnych pilotów wojskowych. [W:] A. Karpińska, W. Wróblewska (red. naukowa). Dydaktyka akademicka – wybrane problemy badawcze. Warszawa: Wydawnictwo Akademickie „ŻAK”, ISBN 978-83-62015-76-4, ss. 365-378.
19. Ślusarski J., Nieznalska K. (2014). Profil osobowości nauczyciela/instruktora przygotowującego do zawodów trudnych i niebezpiecznych określony na podstawie analiz stanowisk pracy kontrolerów i kontrolerów-instruktorów ruchu lotniczego. [W:] J. Ślusarski (red. nauk.). Humanistyczne (pozatechniczne) konteksty przygotowania zawodowego do pracy w warunkach trudnych i niebezpiecznych, Dęblin: WSOSP, ss. 115-137 (udział własny 80%).

#### **4.3. Omówienie celu naukowego ww. prac i osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich wykorzystania**

Lotnictwo wojskowe jest dzisiaj niezwykle wymagającym poligonem doświadczalnym efektywności kształcenia i szkolenia współczesnego personelu lotniczego. Obecnie ze szczególną siłą akcentowana jest zmieniająca się rola człowieka współdziałającego z nowoczesną techniką lotniczą. Stąd obnażone zostają natychmiast wszelkie niedostatki jego przygotowania zawodowego (Mikuliszyn R., Truszczyński, Domin A., 2000; Averty, Collet, Dittmar, Athenes, Vernet-Maury, 2004). Naczelnym normatywem obowiązującym w lotnictwie było, a dzisiaj tym bardziej jest i niezmiennie pozostanie w najbliższej przyszłości bezpieczeństwo, które zależy przede wszystkim od tzw. "czynnika ludzkiego" (human factors). O randze czynnika ludzkiego w lotnictwie świadczy m.in. fakt, że światowe organizacje lotnicze wydają systematycznie i zalecają wprowadzenie w życie wytycznych, które stają się normą



obowiązującą w tym zakresie. Zawierają one standardy w zakresie naboru, selekcji, szkolenia, nadawania i podtrzymywania uprawnień oraz wymagań zdrowotnych kandydatów do lotnictwa (Mikuliszyn, Truszczyński, 2000).

W związku ze zmianami jakościowymi jakie nastąpiły w lotnictwie wojskowym przyjęto w ww. monografiach założenie, że współczesne stanowiska pracy pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego coraz bardziej absorbują umysły zatrudnionych tu osób. Dlatego też należy właśnie w kształceniu i doskonaleniu umysłu szukać drogi do celu, jakim jest właściwe przygotowanie zawodowe kandydatów na te stanowiska pracy. O takim kształceniu w kontekście następujących szybko zmian wiedzy i technologii pisze Czesław Nosal. Autor ten wyraźnie podkreśla, że „Akcent przesunie się więc na umysł” (Nosal, 1990). Praktycznie potwierdza to m.in. lotniczy model człowiek-maszyna (human machine interface - HMI), który wskazuje na "nadmiarowe" możliwości człowieka tkwiące przede wszystkim w jego umiejętności przewidywania rozwoju sytuacji a nie jedynie bezpośredniego reagowania na sytuację (por. Rash C.E., Adam G.E., LeDuc P.A., Francis G., 2003; Łukaszewski, 1977; Terelak, 1982).

Już na podstawie tej krótkiej analizy zmian we współczesnym lotnictwie wojskowym, można z dużą dozą pewności stwierdzić, że operator sensoryczno-motoryczny, u którego liczą się przede wszystkim: sprawne zmysły i ruchy motoryczne oraz ich koordynacja, wspierane głównie myśleniem algorytmicznym (Terelak, 1988, 2011) nie będzie w stanie w pełni wykorzystać możliwości współczesnego, z informatyzowanego stanowiska pracy pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego. Jego miejsce powinien zająć nowoczesny następca o cechach operatora informacyjno-decyzyjnego, który przede wszystkim wykonuje skutecznie i niezawodnie ciąg informacji i decyzji (Biela, 1993; Morawski, 1994, 2005), tak w sytuacjach normalnych (rutynowych i półrutynowych), jak i trudnych (szkoleniowych – np. trudne do przewidzenia, zaskakujące zachowania szkolonego ucznia; nowych - np. zmiana warunków atmosferycznych, złudzenia, utrata orientacji przestrzennej czy geograficznej) oraz niebezpiecznych (poligonowych, awaryjnych i wojennych). Pilot i pilot-instruktor wojskowego statku powietrznego o cechach operatora informacyjno-decyzyjnego charakteryzuje się przede wszystkim odpowiednimi kompetencjami w zakresie dobrego gospodarowania informacjami (Morawski, 1994, 2005). Warto też wyraźnie podkreślić, że personel lotniczy o takich cechach osobowo-zawodowych w dużo większym stopniu gwarantuje bezpieczne zachowania w powietrzu (Trollip, Jensen, 1991), a to w kontekście katastrof lotniczych samolotu C-295 pod Mirosławcem oraz samolotu Tu-154M pod Smoleńskiem nabiera dzisiaj szczególnego znaczenia (Klich, 2011; 2013).



Metodologia opracowywania programu kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego personelu lotniczego, który spełniałby określone powyżej oczekiwania współczesnego lotnictwa wojskowego wymaga przede wszystkim przeprowadzenia wieloaspektowych analiz stanowisk pracy absolwentów lotniczej uczelni wojskowej pilotów i pilotów-instruktorów wojskowych statków powietrznych (Butkiewicz, 1995; Szulc, Zaczyński, Zakrzewski, 1991). Tylko takie analizy pozwalają precyzyjnie określić niezbędne pilotowi i pilotowi-instruktorowi wojskowego statku powietrznego na pierwszym i kolejnym stanowisku pracy kompetencje zawodowe, tzn. ich wiedzę i umiejętności oraz postawy. Celem podstawowym i zarazem głównym lotniczej uczelni zawodowej jest przede wszystkim przygotowanie absolwenta do skutecznego i niezawodnego działania na jego pierwszym i kolejnych stanowiskach pracy (Biela, 1992; Chmiel, 2003; Ratajczak, 2007).

W kształceniu, szkoleniu i doskonaleniu zawodowym dominuje prymat praktyki nad teorią (Butkiewicz, 1995; Kurjaniuk, 1981; Ratajczak, 1988). Dlatego też pierwszym ważnym krokiem przy konstruowaniu programów kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego personelu lotniczego jest dokonanie precyzyjnego określenia kluczowych zadań i czynności zawodowych wykonywanych przez absolwenta-pilota wojskowego statku powietrznego na jego kolejnych stanowiskach pracy.

Następnym nie mniej ważnym krokiem jest wyraźne podkreślenie szczególnej roli jaką pełni w realizacji tak wymagających programów kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego personelu lotniczego pilot-instruktor wojskowego statku powietrznego jako nauczyciel przygotowujący kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych (pilotów wojskowych). Wiadomo nie od dzisiaj, że to właśnie pilot-instruktor wojskowego statku powietrznego jest najważniejszym podmiotem w procesie przygotowania zawodowego przyszłego pilota samolotu/śmigłowca. Stąd zasadniczym przedmiotem rozważań w niniejszych monografiach uczyniono właśnie funkcjonowanie pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego jako nauczyciela przygotowującego kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych. Założono przy tym, że charakterystyka tak złożonego i specyficznego (często trudnego i niebezpiecznego) działania wymaga przede wszystkim przeprowadzenia badań uwzględniających opinie i oceny tych osób, które znają najlepiej praktyczną stronę wykonywania zadań na tego typu stanowiskach pracy, tzn. pilotów i pilotów-instruktorów wojskowych statków powietrznych. Dlatego też zasadniczym celem badań uczyniono próbę ustalenia profilów wymagań zawodowych na stanowiska pracy pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego jako podstawy do konstruowania procesu lotniczego



kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych.

Chcąc osiągnąć w procesie lotniczego kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego wymienione powyżej cele trzeba szukać na tyle modelowych rozwiązań w tym zakresie, aby były otwarte na dokonujące się stale zmiany (np. w technice lotniczej czy taktyce walki powietrznej na potencjalnym polu walki) i na tyle elastyczne żeby reagowały na nie ewolucyjnie (często wręcz automatycznie) wewnętrzną transformacją (warto się tu odwołać do znanego w pedagogice pracy oraz w psychologii pracy i organizacji pojęcia „organizacji uczącej się, lub też organizacji funkcjonującej w oparciu o „podejście OD” – por. Chmiel, 2003). Metodologia opracowywania programu kształcenia o takich cechach, dla tak specyficznej uczelni zawodowej wymaga przede wszystkim, zdefiniowania a następnie skonstruowania sylwetki zawodowej absolwenta lotniczej uczelni wojskowej – pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego (Butkiewicz 1995; Szulc, Zaczyński, Zakrzewski, 1991; Rzepa, 1991).

Definiując sylwetkę zawodową absolwenta nadaje się jej często charakteru modelu. Model odznacza się znaczną stabilnością inaczej niż obraz (portret, charakterystyka) - zawsze stanowiący element danej sytuacji nierozłącznie związany z aktualizującymi się dążeniami osoby (Obuchowski, 1985). Tworząc model można oderwać się a nawet przeciwstawić się temu co jedynie konkretne, konceptualizując to co konkretnie dane być nie może bez przeprowadzenia pewnych operacji. Za pomocą modelu można odzwierciedlać głębokie właściwości świata, człowieka, można również w założonym stopniu formować interesującą nas w danym momencie rzeczywistość (np. cechy osobowe i zawodowe przyszłego absolwenta lotniczej uczelni wojskowej – pilota wojskowego statku powietrznego, czy też następnie pilota-instruktora) jeszcze realnie nie istniejącą.

Poprzez analogię do zdefiniowanego przez Obuchowskiego modelu osobowości (Obuchowski, Paluchowski, 1982), przyjęto w ww. monografiach, że sylwetka zawodowa absolwenta lotniczej uczelni wojskowej – pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego to normatywno-prognostyczny konstrukt teoretyczny za pomocą, którego można by zarówno wyjaśniać aktualne działania zatrudnionych na tych stanowiskach osób, jak i przewidywać możliwe kierunki ich działań oraz szanse ich realizacji w danych układach społecznych i fizycznych. Oczywiście dobór składowych owej organizacji właściwości osobowościowych i zawodowych pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego zależy od tego, co za pomocą tego konstrukt chcemy wyjaśniać.



Sylwetka zawodowa absolwenta lotniczej uczelni wojskowej – pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego to normatywno-prognostyczny system odniesienia za pomocą, którego można określić:

- jakie cechy zawodowe powinien prezentować kandydat na pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego?;
- których spośród cech zawodowych brakuje kandydatowi na pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego lub też występują one w niewystarczającym wymiarze do tego aby w przyszłości będąc absolwentem lotniczej uczelni wojskowej działał skutecznie i niezawodnie na swoim pierwszym i kolejnym stanowisku pracy?;
- które spośród cech zawodowych potencjalnego kandydata na pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego wymagają zmian oraz w jakim kierunku i zakresie powinien przebiegać dalszy ich rozwój w trakcie lotniczego kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego?

Skonstruowana w wyżej scharakteryzowany sposób sylwetka zawodowa absolwenta lotniczej uczelni zawodowej – pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego może stać się tak naprawdę zasadniczą wykładnią organizowanego i realizowanego w tego typu uczelni procesu lotniczego kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego. Może ona być między innymi podstawą do określenia celów i doboru treści tego kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego, a także odpowiednio dostosowanych do nich: metod, zasad i środków dydaktycznych. W wyniku takiej procedury postępowania, której zasadniczą częścią jest przeprowadzenie wieloaspektowej analizy stanowisk pracy, mogą zostać dobrane szczególnie istotne treści ramowego i szczegółowego programu kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego przyszłych pilotów i pilotów-instruktorów wojskowych statków powietrznych.

Empirycznym potwierdzeniem przyjętych powyżej założeń teoretycznych oraz zarazem odpowiedzią na sformułowane problemy i hipotezy badawcze są przedstawione w ww. monografiach oraz raporcie końcowym z realizacji projektu badawczego własnego analizy ilościowe i jakościowe oraz opisy i interpretacje wyników badań własnych.

W monografii „Czy każdy pilot może być instruktorem? Analiza psychologiczna stanowisk pracy pilota i pilota-instruktora śmigłowca wojskowego” przedstawiono wyniki badań studwudziestoosobowej grupy pilotów i pilotów-instruktorów śmigłowców wojskowych.

Z kolei w monografii „Pilot - instruktor jako nauczyciel przygotowujący kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych” przedstawiono wyniki badań





dwustutrzydziestoosobowej grupy pilotów i pilotów-instruktorów wszystkich aktualnie wykorzystywanych w Siłach Zbrojnych RP typach wojskowych statków powietrznych.

W ramach wszystkich przedstawionych powyżej badań własnych wykorzystano aplikacyjnie zaadaptowany przez J. Ślusarskiego do analiz stanowisk pracy pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego Kwestionariusz Lubelski Analizy Stanowiska Pracy (KLASP) opracowany przez zespół naukowy z Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II pod kierownictwem prof. dr. hab. Adama BIELI. Warto w tym miejscu dodać, że KLASP jest narzędziem otwartym na nowe rozwiązania techniczne, co stwarza duże możliwości w zakresie uchwycenia na bieżąco wszelkich problemów, które pojawiają się wraz ze zmianami technologicznymi na danym stanowisku pracy. W przypadku lotnictwa wojskowego jest bardzo ważne by w trakcie takich badań uzyskać możliwie pełen obraz kluczowych zadań, które musi realizować wojskowy personel lotniczy. Przy tym na szczególną uwagę zasługują te zadania, które wymagają od pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego zupełnie nowych kompetencji zawodowych (związanych np. ze zmianą dotychczasowych nawyków mieszczących się w charakterystykach modelu operatora sensoryczno-motorycznego, na nowe zachowania mieszczące się w charakterystykach modelu operatora informacyjno-decyzyjnego), bez których nie jest on w stanie wykonywać swoich zadań skutecznie oraz niezawodnie, a więc tym samym bezpiecznie.

Do obliczeń statystycznych zebranych wyników badań własnych zastosowano, oprócz 4-czynnikowej analizy wariancji MANOVA i testu F ANOVA także skalowanie wielowymiarowe z wykorzystaniem komputerowych programów skalowania MINNISA oraz PINDIS – do określenia ważności wymiarów dla analizowanych stanowisk pracy pilota pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego, którego autorem jest J. Lingoes (Lingoes, Borg, 1978; oraz Biela, 1992, 1996). Programy te pozwalają na analizę porównawczą konfiguracji indywidualnych w odniesieniu do konfiguracji wzorcowej (centroidalnej). Przykładowo, z analizy stanowiska pracy opartej na KLASP-ie (Biela, 1992; Ślusarski, 2013) wynika, że wykonywanie zadań na danym stanowisku wymaga od pracownika ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczeństwo i zdrowie ludzi oraz sprzęt, umiejętności współdziałania z innymi osobami, radzenia sobie z sytuacjami trudnymi i ekstremalnymi, szybkiej adaptacji do zmieniających się zadań, szybkości spostrzegania, czujności umysłowej, wiedzy technicznej, swobody w podejmowaniu decyzji, wytrzymałości fizycznej na zmęczenie, wytrwałości i konsekwencji, zdyscyplinowania, znajdowania wyjścia z trudnej i niebezpiecznej sytuacji (Biela, 1996).

Tym samym umożliwiło to wskazanie przyczyn (obnażonych m.in. po wprowadzeniu wielozadaniowego samolotu bojowego F-16) słabości dotychczasowego systemu kształcenia i szkolenia oraz doskonalenia zawodowego wojskowego personelu lotniczego. Szczególnie ważną konsekwencją tych ustaleń jest zaproponowanie w oparciu o przeprowadzone analizy ww. stanowisk pracy nowej procedury doboru treści kształcenia i szkolenia oraz doskonalenia wojskowego personelu lotniczego w lotniczej uczelni wojskowej. Przy czym biorąc pod uwagę wyraźne zaakcentowanie przez badaną grupę pilotów i pilotów-instruktorów wojskowych statków powietrznych znaczenia tych spośród wymagań zawodowych, które mieszczą się w dwóch kategoriach czynników nazwanych w KLASP-ie „Procesy poznawcze i decyzyjne” oraz „Cechy osobowości” przyjęto założenie, że należy się skupić przede wszystkim na tych aspektach lotniczego kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego wojskowego personelu lotniczego. Wyniki badań własnych oraz ich analizy, opisy i interpretacje okazały się bardzo spójne i potwierdziły w dużym stopniu sformułowane na ich użytek problemy i hipotezy badawcze. Wnioski z tych badań współbrzmia również z dominującymi aktualnie trendami we współczesnym lotnictwie cywilnym i wojskowym oraz wychodzą naprzeciw obecnym zmianom, które dokonują się w polskim lotnictwie wojskowym.

Praktycznym rezultatem scharakteryzowanych powyżej badań własnych są także nowe sylabusy i programy kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego personelu lotniczego oraz poradniki dla nauczycieli/instruktorów i ich uczniów – studentów/podchorążych/słuchaczy. Do tego celu wykorzystano otrzymane efekty analiz ilościowych i jakościowych zebranych wyników badań, a szczególnie skonstruowane na ich podstawie sylwetki zawodowe pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego. (por. Ślusarski, 2016, 2014, 2014a, 2014b).

Zdaniem autora charakteryzowanych powyżej monografii i raportu dopiero w efekcie zrealizowania ww. kroków proceduralnych (tzn. przeprowadzenia analiz stanowisk pracy wojskowego pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego, określenia na tej podstawie zestawu kluczowych zadań i czynności zawodowych wykonywanych przez absolwentów lotniczej uczelni wojskowej na obejmowanych przez nich ww. stanowiskach pracy i na tej podstawie profilu wymagań zawodowych na te stanowiska pracy, a następnie skonstruowania sylwetek zawodowych wojskowego pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego) można wskazać wiele ważnych treści lotniczego kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego pilotów i pilotów-instruktorów wojskowych statków powietrznych. Na tej też podstawie zostały opracowane dołączone do raportu końcowego





sylabusy i programy kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego personelu lotniczego oraz poradniki dla nauczycieli/instruktorów i ich uczniów – studentów/podchorążych/słuchaczy (por. załączniki do ww. raportu, Ślusarski, 2014).

Badana grupa pilotów i pilotów-instruktorów wojskowych statków powietrznych wskazując wymagania zawodowe jakie powinien spełniać kandydat na te stanowiska pracy dostrzega przede wszystkim kluczowe znaczenie tych spośród nich, które zwiększają możliwości skutecznego i niezawodnego działania pracującego na tych stanowiskach człowieka. Są to najczęściej te cechy, które poprawiają jego walory jako operatora informacyjno-decyzyjnego oraz te cechy osobowości, które gwarantują efektywne funkcjonowanie w sytuacjach trudnych, awaryjnych i nadzwyczajnych. Z kolei tak określony przez respondentów profil współczesnego pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego potwierdza również, że zmiany programowe jakich dokonano w ostatnim okresie (szczególnie w zakresie szeroko rozumianego lotniczego kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego czynnika ludzkiego, a które dotyczyło przede wszystkim wzbogacenia tychże programów o treści dotyczące zarządzania zasobami ludzkimi /CRM - Crew/Cockpit/Company Resources Management; współdziałania w załodze wieloosobowej /MCC - Multi Crew Cooperation/; zarządzania stresem oraz ryzykiem /ORM - Operational Risk Management/; a także w treści instruktorskie /andragogiczne/pedagogiczne/psychologiczne/ dydaktyczne i metodyczne) były w pełni uzasadnione. Warto w tym miejscu podkreślić, że zebrane w trakcie badań dane potwierdzają także, że samo wojskowe środowisko lotnicze dostrzega potrzebę systemowych zmian jakościowych jeżeli chodzi o polskie lotnictwo wojskowe, akcentując przy tym kluczowe znaczenie nowych walorów (tzn. nie tylko kompetencji technicznych, ale także nietechnicznych) jakie powinien spełniać współcześnie wojskowy personel lotniczy.

Zebrane wyniki badań własnych dotyczące analiz nie tylko stanowisk pracy pilotów i pilotów-instruktorów wojskowych statków powietrznych ale również pomocniczego personelu lotniczego, tzn. wojskowych kontrolerów i kontrolerów-instruktorów ruchu lotniczego oraz nawigatorów i nawigatorów-instruktorów zostały zaprezentowane w ramach monografii pod red. naukową J. Ślusarskiego „Humanistyczne (pozatechniczne) konteksty przygotowania zawodowego do pracy w warunkach trudnych i niebezpiecznych”. Tutaj znalazły się takie artykuły jak:

- „Kluczowe wymagania zawodowe warunkujące powodzenie pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego w procesie szkolenia lotniczego określone na podstawie analiz stanowisk pracy”;



- „Profil osobowości nauczyciela/instruktora przygotowującego do zawodów trudnych i niebezpiecznych określony na podstawie analiz stanowisk pracy kontrolerów i kontrolerów-instruktorów ruchu lotniczego”;
- „Kompetencje nietechniczne nauczyciela/instruktora przygotowującego do zawodów trudnych i niebezpiecznych określone na podstawie analiz stanowisk pracy wojskowego nawigatora i nawigatora-instruktora naprowadzania”.

Przedstawione w tych artykułach treści są syntezą najważniejszych wniosków jakie sformułowano na podstawie otrzymanych wyników badań z przeprowadzonych analiz stanowisk pracy pilotów, pilotów-instruktorów, kontrolerów, kontrolerów-instruktorów oraz nawigatorów i nawigatorów-instruktorów lotnictwa wojskowego.

Istotną odpowiedzią na jeden z najważniejszych wniosków jaki sformułowano na podstawie wyników badań stanowisk pracy pilotów, pilotów-instruktorów, kontrolerów, kontrolerów-instruktorów oraz nawigatorów i nawigatorów-instruktorów lotnictwa wojskowego są opracowane dla szkolących i szkolonych poradniki, tzn.: Poznaj swoje możliwości i ograniczenia. Materiał pomocniczy do zajęć. Poradnik dla nauczyciela/instruktora. Wyd. WSOSP, Dęblin 2014 oraz Poznaj swoje możliwości i ograniczenia. Materiał pomocniczy do zajęć. Poradnik dla studenta/podchorążego/słuchacza. Wyd. WSOSP, Dęblin 2014. Analizy ww. stanowisk pracy wskazały jednoznacznie, że respondenci z badanych grup zawodowych zdecydowanie najczęściej podkreślali znaczenie kluczowych cech u kandydatów na te stanowiska, które dają się opisać dwoma ogólnymi kategoriami „Procesy poznawcze i decyzyjne” oraz „Cechy osobowości”. Można na tej podstawie przyjąć, że zatrudnione na ww. stanowiskach pracy osoby badane definiują dobrego pilota, pilota-instruktora, kontrolera, kontrolera-instruktora oraz nawigatora i nawigatora-instruktora lotnictwa wojskowego jako przede wszystkim sprawnie gospodarującego informacją (skutecznego i niezawodnego operatora informacyjno-decyzyjnego) oraz prezentującego określony profil cech osobowości (w tym szczególnie *gotowość do działania w trudnych i niebezpiecznych warunkach; niezawodność /skuteczność i opanowanie/ w sytuacji awaryjnej; znajdowanie wyjścia z trudnych i niebezpiecznych sytuacji; szybkość podejmowania decyzji i trafność podejmowania decyzji* oraz takich, które umożliwiają, w przypadku pełnienia roli instruktora efektywne i bezpieczne szkolenie (tzn. *komunikatywność; umiejętność współpracy z uczniem; cierpliwość; opanowanie w sytuacji szkoleniowej; wyrozumiałość wobec szkolonego ucznia; predyspozycje wychowawcze; motywacja zawodowa; odwaga; odporność na stres; systematyczność; odpowiedzialność;*

*umiejętność efektywnego nauczania i szkolenia uczniów-przyszłych pilotów wojskowych oraz utrzymywania określonego rytmu pracy szkoleniowej).*

W związku z powyższymi wnioskami, poradniki okazały się bardzo pomocne w przekazywaniu i przyswajaniu wiedzy wchodzącej w zakres problematyki dotyczącej uwzględniania psychofizycznych możliwości i ograniczeń człowieka, które odnoszą się do aktywności poznawczej i decyzyjnej pilota, kontrolera i nawigatora (tzn. błędów, złudzeń, uwagi, pamięci, stresu) oraz mających wpływ na ich efektywne funkcjonowanie w grupie, zespole, załodze, tzn.: skuteczne wykorzystanie dynamiki małych grup społecznych, komunikowania się i zaufania.

Oba poradniki gwarantują przy tym efektywne wykorzystywanie sprzężenia zwrotnego w trakcie prowadzonych zajęć szkoleniowych, a tym samym zapewniają możliwie jak najszerszą aktywność szkolonej grupy studentów/podchorążych/słuchaczy.

Podstawę wszczęcia przewodu habilitacyjnego stanowi monografia zatytułowana „Pilot-instruktor jako nauczyciel przygotowujący kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych”. W tym opracowaniu oprócz wielowymiarowych charakterystyk kluczowych dla lotnictwa wojskowego stanowisk pracy: pilota i pilota-instruktora, zaakcentowano wyraźnie te aspekty przeprowadzonych analiz, które dotyczą instruktorskich stanowisk pracy, a więc pilotów-instruktorem jako nauczycieli, którzy przygotowują kandydatów (przyszłych pilotów wojskowych) do zawodów trudnych i niebezpiecznych. Takie podejście do zagadnienia należy do wciąż rzadko spotykanych w literaturze przedmiotu (por. Ślusarski, 2013, 2014) i zarazem wyjątkowo ważnych ze względu na zrealizowane dzięki efektom tych badań cele poznawcze, edukacyjne oraz specjalistyczno-szkoleniowe i przede wszystkim praktyczne.

Efektom realizacji celu poznawczego są przedstawione w monografii wieloaspektowe analizy kluczowych dla procesu kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego w lotniczej uczelni wojskowej stanowisk pracy (pilota i pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego). W przypadku lotnictwa wojskowego jest bardzo ważne by w trakcie badań uzyskać możliwie pełen obraz kluczowych zadań, które musi realizować właśnie pilot-instruktor wojskowego statku powietrznego jako nauczyciel przygotowujący do zawodów trudnych i niebezpiecznych na swoim stanowisku pracy. Wieloaspektowość i różnorodność zagadnień, które trzeba rozwiązać badając tego typu stanowisko pracy wymaga od podejmującego się realizacji takiego przedsięwzięcia badacza interdyscyplinarnej wiedzy (np. z pedagogiki, andragogiki, psychologii pracy, socjologii małych grup, ergonomii i statystyki)



oraz dysponowania niezbędnym doświadczeniem pozwalającym rozumieć specyfikę wykonywanych zadań na tego typu stanowiskach.

Przystawione w monografii wyniki badań własnych mają również swój szczególny wymiar edukacyjny ponieważ dotyczą instruktorskich stanowisk pracy (tzn. pilota-instruktora wojskowego statku powietrznego), a te jak wiadomo decydują o ostatecznym wyniku lotniczego przygotowania zawodowego przyszłego pilota wojskowego. Stąd też w pełni uzasadnionym wydaje się zaakcentowanie w tym opracowaniu znaczenia właśnie tych stanowisk pracy i konsekwentne poszukiwanie takich rozwiązań w tym zakresie aby współcześni kandydaci na te stanowiska pracy potrafili nie tylko sami jak najlepiej sprostać wyzwaniom technicznym i taktycznym najnowszej techniki lotniczej, ale także potrafili do tego jak najlepiej przygotowywać swoich uczniów - pilotów wojskowych jako przyszłych kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych.

W charakteryzowanej monografii znalazły się również wnioski praktyczne o charakterze specjalistyczno-szkoleniowym. Na podkreślenie w tym miejscu zasługuje to, że reprezentatywna dla środowiska lotniczego grupa zawodowa pilotów i pilotów-instruktów wszystkich typów aktualnie wykorzystywanych w Siłach Zbrojnych RP wojskowych statków powietrznych, różnicowała w sposób istotny statystycznie większość pozycji KLASP-u odnoszących się do stawianych kandydatom wymagań zawodowych na te stanowiska pracy. Przy tym zdecydowanie wyraźniej zaakcentowane zostało znaczenie wielu wymagań zawodowych w przypadku kiedy oceniane były lotnicze stanowiska instruktorskie. Takie różnicowanie ocen w wystarczającym stopniu uzasadnia zaproponowane w monografii zmiany w procesie lotniczego kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego przyszłych nauczycieli (pilotów-instruktów wojskowych statków powietrznych) przygotowujących kandydatów (pilotów wojskowych) do zawodów trudnych i niebezpiecznych. W tym zakresie nie tylko zaproponowano tu nowe rozwiązania programowe, ale przytoczono przykłady konkretnych, istniejących już rozwiązań praktycznych w tym zakresie, które zostały opracowane i wdrożone do procesu kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego w lotniczej uczelni wojskowej (a których autorem i/lub współautorem jest autor charakteryzowanej monografii).



#### 4.4. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych

##### Problematyka prowadzonych przeze mnie badań

Podejmowaną przeze mnie problematykę badawczą można sprowadzić do dwóch głównych obszarów:

- 1) *znaczenia kompetencji miękkich (nietechnicznych, pozatechnicznych) w pracy nauczycieli/instruktorów przygotowujących kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych;*
- 2) *podmiotowych i środowiskowych uwarunkowań aktywności życiowej młodzieży uczącej się, studiującej i odbywającej zasadniczą służbę wojskową*

##### **4.4.1. Znaczenie kompetencji miękkich (nietechnicznych, pozatechnicznych) w pracy nauczycieli/instruktorów przygotowujących kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych**

Prowadzone przeze mnie badania dotyczące zagadnienia kompetencji miękkich (nietechnicznych, pozatechnicznych) nauczycieli/instruktorów przygotowujących kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych wiążą się bezpośrednio z moimi zainteresowaniami głównymi czyli analizami stanowisk pracy wojskowego personelu lotniczego jako stanowiącymi podstawę modelowania procesu kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego w lotniczej uczelni wojskowej. W ramach podejmowanych przeze mnie badań głównych dotyczących analiz stanowisk pracy wojskowego personelu lotniczego szczególnie mnie interesował instruktorski etap kariery zawodowej badanych osób (tzn. nauczycieli przygotowujących kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych).

Współcześnie coraz częściej mówiąc o nauczaniu i uczeniu (kształceniu) definiuje się je jako wzajemne świadczenie sobie usług informacyjnych tzn. działanie (a właściwie współdziałanie), polegające na ukazywaniu przedmiotów i celów działań własnych, wyrażaniu potrzeby i gotowości zmieniania się, bycia przedmiotem działań drugiej strony (osoby), bycia podmiotem zmiany drugiej strony. Zdaniem Kojasa można to wyrazić następująco: „Wiem, co mam w sobie zmienić (przedmiot); wiem, na czym zmiana ma polegać (jaki mam stan osiągnąć?), ty możesz mi umożliwić zmianę, chcę być przedmiotem twojego działania i w zamian mogę świadczyć dla ciebie to i to” (Kojas, 1994; s. 80).

Przyjmując taki punkt widzenia jako współczesny paradygmat uprawiania dydaktyki prowadzę od kilkunastu lat analizy funkcjonowania nauczycieli (wojskowych pilotów, kontrolerów, nawigatorów-instruktorów) w trakcie organizowanego i realizowanego przez nich procesu szkolenia i doskonalenia zawodowego. Interesują mnie przede wszystkim te predyspozycje, zdolności, wiedza, umiejętności, kompetencje, postawy oraz działania (kluczowe zadania i czynności), które są charakterystyczne dla dobrego wojskowego pilota,



kontrolera, nawigatora pełniącego rolę instruktora, a które decydują o efektywności szkolenia i doskonalenia zawodowego przyszłych kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych, tzn. pilota, kontrolera i nawigatora wojskowego.

Na szczególną uwagę w złożonym układzie człowiek-technika-środowisko zasługuje to co dzieje się pomiędzy nauczycielem /pilotem, kontrolerem, nawigatorem pełniącym rolę instruktora/ a szkolonym uczniem - przyszłym pilotem, kontrolerem, nawigatorem wojskowym, a więc doprecyzowując, to co tworzy aspekty interpersonalne nowego układu funkcjonalnego nauczyciel/instruktor – szkolony uczeń – obsługiwana technika - środowisko. W tym przypadku jest to współdziałanie występujące w układzie interpersonalnym jaki powstaje w diadzie między nauczycielem i uczniem w konkretnych sytuacjach dydaktycznych/szkoleniowych/treningowych (a w przypadku pilota-instruktora realizowanych nie tylko na ziemi ale również w powietrzu).

Wydaje się, że pewnym wsparciem dla działań instruktorskich może być, dobra znajomość (skonstruowanej zgodnie z przedstawioną w pkt. 4.3. autoreferatu procedurą) sylwetki zawodowej absolwenta lotniczej uczelni zawodowej – pilota, kontrolera, nawigatora wojskowego. Sylwetka ta staje się dla wojskowego pilota, kontrolera, nawigatora pełniącego rolę instruktora podstawą do:

- określania bieżących i perspektywicznych celów dydaktycznych /szkoleniowych/ w ramach danego ćwiczenia lotniczego, zestawu ćwiczeń czy też danego okresu szkoleniowego;
- kryterium oceny efektywności realizowanego przez siebie procesu szkolenia i doskonalenia zawodowego ze szkolonym uczniem.

Nie zrobi tego dobrze pilot, kontroler, nawigator pełniący rolę instruktora bez odpowiedniego przygotowania andragogicznego, pedagogicznego, psychologicznego, dydaktycznego czy też metodycznego, tzn. prezentujący niezbędne mu na tym stanowisku pracy kompetencje miękkie (nietechniczne, pozatechniczne). Stąd przeprowadzenie analiz instruktorskich stanowisk pracy dostarcza szeregu istotnych danych, które pozwalają na dużo lepsze:

- zrozumienie specyfiki wykonywanych tu zadań i czynności szczególnie w kontekście jak najlepszego współdziałania instruktora z uczniem (tzn. nie tylko jego kompetencji specjalistycznych, fachowych ale również nietechnicznych/pozatechnicznych /miękkich/);
- poznanie tych wszystkich cech psychopedagogicznych i zawodowych pilota, kontrolera, nawigatora pełniącego rolę instruktora, które ważą w stopniu najbardziej znaczącym o jego



efektywności jako nauczyciela przygotowującego do zawodów trudnych i niebezpiecznych.

Niektóre zawody (np. wojskowy pilot, kontroler; czy też pilot-instruktor i kontroler-instruktor) generują częściej sytuacje trudne, niebezpieczne, tzn. silnie stresujące, które za W. Mischelem (1968) można nazwać sytuacjami silnymi. Wymagają one podejmowania określonych działań, odpowiadających dokładnie warunkom zewnętrznym. W tym przypadku podmiot ma w różnym stopniu ograniczoną swobodę organizowania własnego działania. Nie oznacza to oczywiście, że przestaje on zupełnie być ich organizatorem. Wybór działania musi być jednak każdorazowo dostosowany przez niego do wymagań konkretnej sytuacji. Jego działanie jest w tym przypadku jednoznacznie określone przez warunki sytuacyjne i zadania, które musi on wykonać.

W tym miejscu warto dodać, że dynamiczne zmiany technologiczne we współczesnym lotnictwie wojskowym zwracają naszą uwagę nie tylko na specyficzne dla wojskowego pilota, kontrolera, nawigatora oraz pilota, kontrolera, nawigatora pełniącego rolę instruktora, kompetencje specjalistyczne, fachowe i techniczne (określane też kompetencjami twardymi) ale również na te, które nazywane są w literaturze przedmiotu kompetencjami miękkimi (Smółka, 2007) lub też nietechnicznymi/ pozatechnicznymi (Beaty, 2012; Klich, 2011; Makarowski, Smolicz; 2011), tzn. gwarantującymi możliwie efektywne zarządzanie zasobami własnymi i innych (tzn. grupy, zespołu, załogi lotniczej, a w przypadku pilota-instruktora szkolonego ucznia).

Posługując się zdefiniowanym powyżej pojęciem sytuacji silnej, można przyjąć przez analogię do tego co już powiedziano, że zadania, które dodatkowo musi wykonywać wojskowy pilot, kontroler, nawigator pełniący rolę instruktora przyczyniają się do powstawania w jeszcze większym stopniu właśnie tego typu sytuacji. Stwierdzenie to można uzasadnić przede wszystkim tym, że wykonywanie określonych zadań szkoleniowych stawia przed wojskowym pilotem, kontrolerem, nawigatorem pełniącym rolę instruktora szereg dodatkowych, nie rzadko bardzo złożonych wymagań. Polegają one w tym przypadku już nie tylko na wykonywaniu zadań w sposób zgodny z podaną instrukcją (rozkazami), ale przede wszystkim na umiejętnym kontrolowaniu tego wszystkiego co w sposób nie zawsze łatwy do przewidzenia, w ramach wykonywanych w trakcie szkolenia czynności realizuje jego uczeń. Tempo jego pracy określane jest nie tyle przez warunki zewnętrzne i parametry obsługiwanej techniki oraz nieprzerwany ciąg informacji płynących od współpracujących służb, ale także przez bardzo absorbujące działanie samego ucznia. W czasie takiego szkolenia pojawiają się sytuacje, w których wojskowy pilot, kontroler, nawigator pełniący rolę instruktora musi stale



przewidywać różne możliwe zachowania swojego ucznia i być gotowym do szybkiego zareagowania w odpowiednim momencie i we właściwy sposób. Trafność jego decyzji oraz ich precyzja i szybkość wykonania decydują o bezpiecznej realizacji zadań związanych z obsługiwana przez szkolonego ucznia techniką. Widać więc wyraźnie, że sytuacje szkoleniowe stawiają przed pilotami, kontrolerami, nawigatorami pełniącymi rolę instruktora szczególnie wysokie wymagania jeśli chodzi o sprawność psychofizyczną, poznawczą i decyzyjną oraz ich cechy osobowości. Dotyczy ona z jednej strony tych samych właściwości, które są niezbędne do skutecznego wypełniania zadań np. przez wojskowego pilota, kontrolera i nawigatora, ale z drugiej strony są tu również niezbędne kompetencje zupełnie nowe, związane z dokonywaniem optymalnych decyzji w oparciu o umiejętne rozpoznanie możliwych zachowań szkolonego aktualnie ucznia. Stąd też u wojskowego pilota, kontrolera, nawigatora pełniącego rolę instruktora zupełnie nowego znaczenia nabierają inne niż u pilota, kontrolera i nawigatora wojskowego kompetencje, w tym szczególnie te, które definiuję jako miękkie/nietechniczne/pozatechniczne/, a które ułatwiają efektywne porozumiewanie się z uczniem w trakcie jego szkolenia i doskonalenia zawodowego.

Przedstawione w publikowanych przeze mnie artykułach (których tytuły zostaną wymienione na koniec tej części autoreferatu) rozważania teoretyczne oraz analizy zebranych wyników badań własnych pozwalają stwierdzić, że w przypadku lotniczego kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego przyszłych pilotów, kontrolerów i nawigatorów dużego znaczenia (szczególnie współcześnie w kontekście następujących zmian technologicznych na tych stanowiskach pracy) nabierają kompetencje miękkie (nietechniczne/pozatechniczne) nauczycieli (pilotów, kontrolerów, nawigatorów pełniących role instruktorów) przygotowujących kandydatów do tych zawodów. Przeprowadzone badania w grupach wojskowych pilotów, kontrolerów i nawigatorów oraz wojskowych pilotów, kontrolerów, nawigatorów pełniących role instruktorów pokazują wyraźnie jak ważnym dla zapewnienia skuteczności i niezawodności współczesnego szkolenia i doskonalenia zawodowego kandydatów na te stanowiska pracy jest profesjonalne dobieranie osób na stanowiska instruktorskie o określonym poziomie predyspozycji gwarantujących w przyszłości dzięki systematycznemu doskonaleniu niezbędny poziom ich kompetencji miękkich (nietechnicznych/pozatechnicznych), tzn. odpowiedniego ich przygotowania andragogicznego, pedagogicznego, psychologicznego, dydaktycznego czy też metodycznego.

Jeżeli przyjąć, że kompetencja to wiedza teoretyczna lub umiejętność praktyczna, która wyróżnia daną osobę łatwością sprawnej, skutecznej, odpowiadającej oczekiwaniom jakościowym, realizacją określonych zadań. To działania osoby kompetentnej, w danej



dziedzinie, winny spełniać obowiązujące w danej społeczności/grupie kryteria. Przy tym są one często dzielone na:

- kompetencje twarde – umysł, wiedza (wysoko specjalistyczna wiedza /wykształcenie/ oraz specyficzne umiejętności zawodowe /skończone kursy; obsługa specjalistycznego sprzętu, maszyny - np. samolotu, śmigłowca lub znajomość konkretnego programu komputerowego czy też określonych procedur/);
- kompetencje miękkie /nietechniczne/pozatechniczne/ – cechy osobiste /warunkujące sprawne zarządzanie sobą/, społeczne /będące podstawą wysokiej skuteczności interpersonalnej/ (Smółka, 2007; Makarowski, Smolicz, 2012).

Zdecydowana większość kompetencji miękkich zaliczana jest do tzw. kompetencji jakościowych raczej niż kompetencji progowych. Oznacza to, że miękkie kompetencje różnicują osoby, które uzyskują ponadprzeciętne rezultaty w swej pracy od tych, którzy zaledwie spełniają pewne minimalne standardy. Inwestowanie w rozwój wysokich umiejętności miękkich jest dla sukcesu zawodowego równie ważne, jak zdobywanie koniecznych kwalifikacji formalnych.

Takie rozumienie kompetencji miękkich w literaturze przedmiotu bardzo wyraźnie koresponduje z przedstawionymi w wymienionych poniżej artykułach wynikami badań własnych. Zasadnym wydaje się w tym kontekście podkreślenie, że badani wojskowi piloci, kontrolerzy, nawigatorzy oraz wojskowi piloci, kontrolerzy, nawigatorzy pełniący role instruktorów wyraźnie dostrzegają potrzebę wzrostu znaczenia kompetencji miękkich (nietechnicznych/pozatechnicznych) wraz z awansem służbowym ze stanowiska pilota, kontrolera i nawigatora na stanowisko instruktorskie. W kontekście prezentowanych wyników badań własnych w opublikowanych przeze mnie na ten temat artykułach można przyjąć, że kompetencje miękkie (nietechniczne/pozatechniczne) wojskowego pilota, kontrolera, nawigatora pełniącego rolę instruktora, a tym samym nauczyciela przygotowującego kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych (przyszłych pilotów, kontrolerów i nawigatorów wojskowych) są tzw. kompetencjami jakościowymi nadającymi procesowi lotniczego szkolenia i doskonalenia zawodowego cech skuteczności i niezawodności. To właśnie dzięki tym kompetencjom (tzn. odpowiedniemu przygotowaniu andragogicznemu, pedagogicznemu, psychologicznemu, dydaktycznemu czy też metodycznemu) wojskowy pilot, kontroler, nawigator pełniący rolę instruktora osiąga często ponadprzeciętne rezultaty w pracy szkoleniowej.



Efektom moich poszukiwań badawczych w zakresie przedstawionej powyżej problematyki jest opublikowanie następujących materiałów pomocniczych do zajęć oraz artykułów:

**Materiały pomocnicze do zajęć:**

1. Ślusarski J., Poznaj swoje możliwości i ograniczenia. Materiał pomocniczy do zajęć. Poradnik dla studenta/podchorążego/słuchacza. Wyd. WSOSP, Dęblin 2014a, ss.77.
2. Ślusarski J., Poznaj swoje możliwości i ograniczenia. Materiał pomocniczy do zajęć. Poradnik dla nauczyciela/instruktora. Wyd. WSOSP, Dęblin 2014b, ss. 95.

**Artykuły:**

1. Ślusarski J. (1993). Podmiotowe traktowanie studentów warunkiem efektywności kształcenia także w WOSL. Dydaktyka Wyższej Szkoły Wojskowej, nr 13, ss. 82-99.
2. Ślusarski J. (1994). Orientacja humanistyczna w procesie przemian edukacyjnych uczelni wojskowych. [W:] Z. Markocki, R. Stępień (red. nauk.) „Kształcenie i wychowanie w wojsku w toku przemian. Materiały z konferencji naukowej 16 listopada 1993 r., Warszawa: Akademia Obrony Narodowej, Wydział Nauk Humanistycznych, ss. 66-75.
3. Ślusarski J. (1995). Podmiotowość w edukacji oficerów. Wojsko i Wychowanie, nr 8, ss. 28-32.
4. Ślusarski J., Graca T. (1996). Analiza procesu kształcenia w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych na podstawie opinii podchorążych rocznika promocyjnego. Biuletyn WSOSP, nr 3, s. 170-183.
5. Ślusarski J. (2003). Inteligencja społeczna nauczycieli a popełniane przez nich błędy wychowawcze. [W:] E. Sałata, A. Zamkowska, S. Ośko (red.) Kształcenie praktyczne nauczycieli w szkole wyższej. Radom, ss. 236-245.
6. Ślusarski J., Marciniuk A., Burek M. (2012). Kompetencje interpersonalne nauczycieli i ich znaczenie w tworzeniu środowiska ograniczającego przestrzeń popełnianych w szkole błędów wychowawczych. [W:] A. Klim – Klimaszewska, M. Wiśniewska (red. naukowa). Kompetencje współczesnego nauczyciela. Siedlce: Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach . Siedleckie Towarzystwo Naukowe, ISBN 978-83-934036-8-4, ss. 118-128 (udział własny 80%).
7. Ślusarski J., Hać R. (2012). Relacje nauczyciel zawodu (pilot-instruktor) – uczeń (pilot) w procesie szkolenia współczesnego pilota wojskowego (operatora informacyjno-decyzyjnego). [W:] A. Klim – Klimaszewska, M. Wiśniewska (red.





- naukowa). Kompetencje współczesnego nauczyciela. Siedlce: Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach . Siedleckie Towarzystwo Naukowe, ISBN 978-83-934036-8-4, ss. 222-228 (udział własny 80%).
8. Ślusarski J (2013). Sztuka funkcjonowania w zespole i zarządzania jego zasobami w środowisku, w którym dominują sytuacje silne. [W:] E. Jaszczyszyn, J. Szady-Borzyszkowska (red. naukowa). Edukacja w kreowaniu współczesnej rzeczywistości. Możliwości i ograniczenia. Tom II. Siedlce: Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach . Siedleckie Towarzystwo Naukowe, ss. 329-341.
  9. Ślusarski J., Tomeczyk W. (2014). Kompetencje nietechniczne nauczyciela/instruktora przygotowującego do zawodów trudnych i niebezpiecznych określone na podstawie analiz stanowisk pracy wojskowego nawigatora i nawigatora-instruktora naprowadzania. [W:] J. Ślusarski (red. nauk.). Humanistyczne (pozatechniczne) konteksty przygotowania zawodowego do pracy w warunkach trudnych i niebezpiecznych, Dęblin: WSOSP, ss. 202-225 (udział własny 80%).
  10. Ślusarski J. (2015). Komunikacja w organizacjach, w których dominują sytuacje silne. [W:] E. Jaszczyszyn, J. Szady-Borzyszkowska, M. Styczyńska (red. naukowa). Komunikacja w edukacji. Język w komunikacji. Tom 3. Siedlce: Siedleckie Towarzystwo Naukowe. Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach. ISBN 978-83-62160-30-3, ss. 305-319.
  11. Ślusarski J., Hać R. (2015). Rola lotniczej uczelni zawodowej w kształtowaniu kompetencji społecznych absolwentów – pilotów wojskowych. [W:] A. Klim-Klimaszewska, E. Pavlenko, R. Pianova (red. naukowa). Komunikacja w edukacji. Kompetencje komunikacyjne dzieci i młodzieży. Tom 2. Siedlce: Siedleckie Towarzystwo Naukowe. Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach. ISBN 978-83-62160-29-7, ss. 271-281 (udział własny 80%).
  12. Ślusarski J. (2015). Inteligencja społeczna nauczycieli akademickich a ich ukryte teorie na temat osobowości studentek/studentów. [W:] Pedagogika Szkoły Wyższej nr 2. Uniwersytet Szczeciński, ss. 131-144.

Dodatkowego wyjaśnienia wymaga znalezienie się w grupie wymienionych powyżej artykułów trzech z nich tzn. nr 5, 6 i 12, które nie dotyczą wprost kompetencji miękkich nauczycieli/instruktorów przygotowujących kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych. Są one jednak moim zdaniem merytorycznie spójne z pozostałymi artykułami wymienionymi powyżej z kilku względów.

Po pierwsze, przedstawione w nich badania własne odnoszą się do grupy zawodowej nauczycieli szkół podstawowych, gimnazjalnych, średnich i akademickich.

Po drugie, praca w tych środowiskach jest coraz bardziej stresująca i należąca nie rzadko do trudnych.

Po trzecie, efektywność podejmowanych w tych środowiskach działań dydaktycznych i wychowawczych wymaga także i to z coraz większą wyrazistością nie tylko kompetencji fachowych, specjalistycznych ale również tych z zakresu poza specjalistycznego, a więc kompetencji miękkich (interpersonalnych, psychopedagogicznych, animatorskich, terapeutycznych itp.).

Biorąc powyższe pod uwagę uznałem, że treści tych artykułów korespondują z moim prezentowanym w tym punkcie autoreferatu kluczowym zainteresowaniem dotyczącym zagadnienia kompetencji miękkich (nietechnicznych/pozatechnicznych) nauczycieli/instruktorów przygotowujących kandydatów do zawodów trudnych i niebezpiecznych.

#### **4.4.2. Podmiotowe i środowiskowe uwarunkowania aktywności życiowej młodzieży uczącej się, studiującej i odbywającej zasadniczą służbę wojskową**

W związku z tym, że w trakcie mojej długiej kariery zawodowej jako nauczyciela akademickiego (wykładowcy, adiunkta, profesora nadzw. WSOSP, WSSP oraz żołnierza zawodowego) pracowałem na kilku uczelniach oraz pełniłem różne funkcje administracyjne np. dziekana i prodziekana, interesowała mnie również aktywność życiowa młodzieży uczącej się, studiującej i odbywającej służbę wojskową. Stąd też przeprowadziłem szereg badań, których cel można ogólnie określić jako poszukiwanie podmiotowych i środowiskowych uwarunkowań tej aktywności. Podejmowaną przeze mnie w tym kontekście problematykę można podzielić na dwa kluczowe zagadnienia:

- 1) świadomość i samoświadomość młodzieży uczącej się, studiującej i odbywającej zasadniczą służbę wojskową;*
- 2) orientacje życiowe i systemy wartości studentów i ich rodzin;*





**ad. 1) Artykuły na temat świadomości i samoświadomości młodzieży uczącej się, studiującej i odbywającej służbę wojskową w zakresie zdrowego stylu życia i odżywiania się, wyboru orientacji życiowej oraz zagrożenia wojennego i bezpieczeństwa państwa**

1. Ślusarski J. (1992). Rozwój osobowo-zawodowy ucznia Liceum Lotniczego i podchorążego Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej jako kryterium efektywności kształcenia. Biuletyn WOSL, nr 2 /60/, ss. 37-45.
2. Ślusarski J. (1995). The Sense of War Threat and State Security Threat in Mental of Soldiers Serving in the Army in 1987-1990-1991 Years. Journal for Mental Changes. Perspective of Economic Political and Social Integration. Volume I. No 1. Fundacja Środkowoeuropejskiego Centrum Ekonomii Działania Społecznego. Lublin, ss. 175-185.
3. Ślusarski J. (2000). Współczesne zagrożenia zdrowego stylu życia i sposobu odżywiania się dorastającej młodzieży. [W:] Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio D. Medicina. Vol. LV Suppl. VII. Lublin, ss. 304-309.
4. Ślusarski J. (2001). Uczelnia zawodowa jako środowisko kreujące aktywność podmiotowo-podmiotową. [W:] Pedagogika Pracy, nr 39, ss. 85-90.
5. Ślusarski J. (2002). Samoświadomość dorastającej młodzieży w zakresie zdrowego stylu życia i sposobu odżywiania się. [W:] Zdrowie Publiczne t. 12. Supl. 1, Lublin, ss. 188-191.
6. Ślusarski J. (2003). Samoświadomość młodzieży studiującej a preferowane przez nią orientacje życiowe. [W:] Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio D. Medicina. Vol. LVIII Suppl. XIII. Lublin, ss. 304-310.
7. Ślusarski J., Krzewska M. (2003). Proces kształcenia w Wyższej Szkole Umiejętności Pedagogicznych i Zarządzania w Rykach na podstawie opinii studentów. [W:] Zeszyty Naukowe. Pedagogia /Wyższa Szkoła Umiejętności Pedagogicznych i Zarządzania w Rykach/, nr 3, ss. 39-44 (udział własny 80%).
8. Ślusarski J. (2006). Samoświadomość i orientacje życiowe studentów Wyższej Szkoły Społeczno-Przyrodniczej /WSSP/. [W:] Zeszyty Naukowe WSSP im. Wincentego Pola w Lublinie, T.2, ss. 235-244.
9. Ślusarski J., Burek M., Grzegorzewski M., Hać R. (2006). Primus non nocere dęblińskiej Szkole Orląt. [W:] Myśl Wojskowa nr 4 (645), ss. 101-112 (udział własny 70%).
10. Ślusarski J. (2006). „Skrzywienia” rynkowe współczesnej edukacji. Uczelnie prywatne na podstawie opinii studentów. [W:] Pedagogika Szkoły Wyższej, nr 29, ss. 145-154.

Współcześnie najbardziej integracyjno-holistyczne podejście do problematyki samoświadomości prezentuje Z. Zaborowski (1989, 1998, 2000). Jego zdaniem „Samoświadomość polega na kodowaniu, przetwarzaniu i integrowaniu informacji o własnej



osobie. Funkcje samoświadomości łączą się ze zdobywaniem autoorientacji, samowiedzy, utrzymaniem i obroną tożsamości, przystosowaniem zewnętrznym i społecznym oraz z regulacją i sterowaniem zachowaniem celowym” (Zaborowski 1994, s. 95). Można więc powiedzieć, że samoświadomość integruje osobowość jednostki, jej zachowanie i środowisko w złożonych wzajemnych relacjach.

W związku z tym, że samoświadomość jest procesem złożonym obejmującym uwagę, pamięć, myślenie, może ona mieć różny stopień intensywności i wyrazistości (np. w czasie snu zanika, a ściślej jej treści odrywają się od formy; progowy stopień osiąga ona w momencie budzenia się dlatego też pamiętamy wtedy, kim jesteśmy; wzrasta z kolei gdy podejmiemy jakąś decyzję, czy nie zgadzamy się z opiniami innych: osiąga jeszcze wyższy poziom, sprzyjający już wtedy osiągnięciu autonomii, kiedy myślimy o swojej osobowości, swoich wyborach życiowych i własnej biografii). Przy tym różne treści i formy samoświadomości łączą się z różnym stopniem autokoncentracji. Samoświadomość indywidualna i obronna skojarzone są z latentną autokoncentracją podmiotową, a samoświadomość zewnętrzna i refleksyjna – z większym stopniem autokoncentracji bezpośredniej, przedmiotowej. Posługując się metaforą samoświadomość można traktować jako system czterech ruchomych filtrów (cztery formy samoświadomości) o różnych parametrach np. grubości, rozmiarach otworach ustawionych obok siebie, nad sobą lub zazębiających się, przepuszczających treści wewnętrzne i zewnętrzne. Filtry te mogą niektóre treści redukować, a inne dopełniać (Zaborowski, 1994, 1998, 2000).

Takie rozumienie samoświadomości pozwala też sądzić, że może ona mieć nie mały wpływ na proces wyboru przez jednostkę określonego stylu życia i sposobu odżywiania się czy też orientacji życiowej jako fundamentu jej działania. Tym bardziej, że w przypadku orientacji życiowej definiowanej najczęściej w literaturze przedmiotu, jako zdanie sobie sprawy z tego, jakie powinny być warunki podmiotowe, warunki zewnętrzne oraz sposoby i środki działania, aby określone zadanie mogło być rozwiązane, a cel osiągnięty (Hejnicka-Bezwińska; 1984, 1989, 1991).

Duży wpływ na preferencje jednostki, jeżeli chodzi o jej styl życia i sposób odżywiania się ma jej doświadczenie w tym zakresie wyniesione ze środowiska domowego, szkolnego, czy też szerszej środowiska lokalnego, w którym się wychowywała. Ponieważ właśnie środowisko społeczne tzn. koleżeńskie, nauczycieli oraz lokalne i regionalne, w którym funkcjonują na co dzień chłopcy i dziewczęta, spełnia istotną rolę w procesie kształtowania się ich samoświadomości, dostarczając bodźców będących głównym budulcem ich wewnętrznego świata (Januszewska, 1994; Przetacznik-Gierowska, Makiełło-Jarża, 1985).



Warto też zauważyć, że samoświadomość ujmuje się również jako bezpośrednią podstawę działania (retrospekcji), któremu przypisuje się istotne znaczenie dla kształtowania się doświadczenia jako podstawy postępowania w przyszłości. Przy tym orientacja w otoczeniu zawiera, zdaniem A. Lewickiego nie tylko elementy opisowe, ale także wartościujące, a zatem jest nie tylko orientacją w rozkładzie zadań, ale także w rozkładzie wartości (Lewicki, 1960).

W związku z powyższymi założeniami teoretycznymi celem badań własnych było przede wszystkim ustalenie czy istnieje związek pomiędzy:

- preferowanymi przez młodzież uczącą się (dorastającą) stylem życia i sposobem odżywiania się a prezentowanym przez nią poziomem samoświadomości w tym zakresie;
- preferowanymi przez młodzież studiującą orientacjami życiowymi a prezentowanym przez nią poziomem samoświadomości w tym zakresie.

Tak sformułowane cele mają związek bezpośredni lub pośredni z moimi zainteresowaniami głównymi, które przedstawiłem powyżej. W przypadku pierwszego z celów jest to próba poszukiwania odpowiedzi co warunkuje współcześnie zdrowy styl życia i sposób odżywiania się młodzieży uczącej i tym samym ma wpływ na kondycję psychofizyczną potencjalnego kandydata do wojskowej uczelni lotniczej (pilota, kontrolera, nawigatora). Problem ten jest coraz bardziej istotny dla naszego środowiska, ponieważ z roku na rok wyraźnie spada liczba kandydatów spełniających kryteria zdrowotne obowiązujące przyszłego pilota, kontrolera czy nawigatora wojskowego. W tym miejscu pragnę też dodać, że zainteresowania tą problematyką zaowocowały opracowaniem wniosku o uzyskanie projektu badawczego własnego, w ramach konkursu nr 38/2009 w Narodowym Centrum Badań i Rozwoju nt. „Doświadczenia i programy życiowe kandydatów do lotnictwa wojskowego jako propozycja promowania zdrowego stylu życia młodzieży”, który na podstawie recenzji nie został zakwalifikowany do realizacji. Z kolei w przypadku drugiego z realizowanych celów jest to próba poszukiwania odpowiedzi czego oczekuje współczesna młodzież studiująca i jak to się przejawia w jej wyborach dotyczących orientacji życiowych i systemów wartości. Jednym z moich głównych zainteresowań jest modelowanie procesu kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego w uczelni zawodowej, a więc tym samym interesuje mnie również sam uczestniczący w tym procesie podmiot, tzn. jego sposób myślenia o życiu, przyszłości i nadawania mu określonych wartości.

Analizy wyników badań własnych pozwalają m.in. na sformułowanie dwóch zasadniczych wniosków:

1. Badana młodzież ucząca się (dorastająca) prezentuje niski poziom samoświadomości w zakresie znaczenia dla jej prawidłowego rozwoju zachowań nie zgodnych ze zdrowym stylem życia i sposobem odżywiania się. Do tego bodźcem dodatkowo prowokującym takie zachowania uczniów jest samo środowisko rodzinne, szkolne i lokalne, a szczególnie niezdrowy styl życia i sposób odżywiania się preferowany w domu rodzinnym oraz bliskość szkolnego lub przyszkolnego sklepiku, a także siła „napastliwie atakującej” na każdym kroku reklamy i to najczęściej niezdrowej żywności. Tym samym możemy sformułować przynajmniej część (i to wydaje się, że bardzo istotną) odpowiedzi na pytanie - w jaki sposób modelowany jest współcześnie i następnie utrwalany niezdrowy (zaburzony) styl życia i sposób odżywiania w grupie młodzieży uczącej się (dorastającej)?.
2. Badana młodzież studiująca o wyższym poziomie samoświadomości przedmiotowej (zewnętrznej, refleksyjnej) zdecydowanie częściej i wyraźniej preferuje orientacje życiowe, których wybór świadczy o tendencjach rozwojowych, a z kolei częściej i wyraźniej odrzuca te orientacje, których wybór świadczy o tendencjach jedynie na utrzymywanie status quo.

Na dodatkowe podkreślenie zasługuje problematyka zawarta w ww. artykule nr 2 oraz artykule nr 10. W pierwszym z artykułów przedstawiono problematykę odnoszącą się do dokonujących się zmian w świadomości społecznej tuż przed przełomowym dla naszej późniejszej historii okresem przemian, które zaczęły się w 1989 r. i miały swoje dalsze konsekwencje w kolejnych latach po tych wydarzeniach. Wykorzystując wyniki badań własnych przeprowadzonych w grupach żołnierzy zasadniczej służby wojskowej (w latach 1986-1987) na użytek pierwszego doktoratu (por. powyżej pkt. 2 autoreferatu) oraz badań powtórzonych w podobnych grupach żołnierzy zasadniczej służby wojskowej (w latach 1990-1991), w których zastosowano te same narzędzia badawcze, zaprezentowano tu analizy mające charakter porównawczy. Przedstawione w artykule wyniki badań dotyczyły świadomości zagrożenia wojennego i zagrożenia bezpieczeństwa państwa prezentowanej przez żołnierzy zasadniczej służby wojskowej. Szczególnie ciekawe wydają się być zaprezentowane tu zmiany jakie nastąpiły w zakresie świadomości zagrożenia wojennego i zagrożenia bezpieczeństwa państwa w świadomości badanych grup żołnierzy.

Artykuł nr 10 jest próbą spojrzenia na wzajemne relacje pomiędzy współczesnym rynkiem a edukacją na poziomie wyższym. Precyzyjnie zaś mówiąc podjęto w nim zagadnienie rynkowego „skrzywienia”, „naznaczenia” jakim uległa i nadal ulega edukacja.



Niniejszy artykuł jest jedynie próbą spojrzenia na wzajemne relacje rynek – edukacja z perspektywy jednej wybranej uczelni prywatnej regionu lubelskiego, na podstawie opinii jej studentów.

**ad. 2) Monografia i artykuły na temat orientacji życiowych i systemów wartości studentów i ich rodzin:**

**a) Monografia:**

1. Ślusarski J., Gąsior. A. (red. naukowa) (2003). Treści i mechanizmy przenikania kultur na pograniczu polsko-ukraińskim. Materiały z warsztatów studenckich, Ryki: WSUPiZ, 3-8 marca 2003, ss. 170 (udział własny 90%).

**b) Artykuły:**

1. Ślusarski J., Gąsior. A. (red. naukowa) (2003). Orientacje życiowe studentów polskich i ukraińskich. [W:] Treści i mechanizmy przenikania kultur na pograniczu polsko-ukraińskim. Materiały z warsztatów studenckich, Ryki: WSUPiZ, 3-8 marca 2003, s. 129-141 (udział własny 90%).
2. Ślusarski J. (2003). Hierarchia wartości młodzieży studiującej (ukraińskiej i polskiej). [W:] Treści i mechanizmy przenikania kultur na pograniczu polsko-ukraińskim. Materiały z warsztatów studenckich, Ryki: WSUPiZ, 3-8 marca 2003, s. 149-159.
3. Ślusarski J. (2003). Język kolebką kultur i tożsamości narodowej (próba zrozumienia i porozumienia się w języku partnera). [W:] Treści i mechanizmy przenikania kultur na pograniczu polsko-ukraińskim. Materiały z warsztatów studenckich, Ryki: WSUPiZ, 3-8 marca 2003, s. 161-168.
4. Ślusarski J. (2003). Orientacje życiowe i systemy wartości studentów lotniczej uczelni wojskowej. [W:] Pedagogika Szkoły Wyższej /Uniwersytet Szczeciński/ nr 22, Szczecin, s. 152-161.
5. Ślusarski J. (2006). Rodzina i jej wartości w wielokulturowym i wielonarodowym społeczeństwie Europy (studium porównawcze). [W:] J. Majchrzyk-Mikuła, J. Saran (red.) Rodzina i jej wartości w wielokulturowym społeczeństwie Europy. Ryki: WSUPiZ, s. 380-398.

„Orientacja życiowa” w badaniach pedagogicznych może być bowiem stosowana jako wskaźnik osiągniętych rezultatów procesu edukacyjnego, a jednocześnie wskaźnik stanu świadomości, który dostarcza przesłanek do prognozowania tendencji w preferencjach i wyborach dokonywanych przez młodzież w różnych zakresach ich obecnej i przyszłej działalności (por. Hejnicka-Bezwińska, 1991).



Powtarzając z kolei za P. Brzozowskim (1995) można przyjąć, że istnieje być może naturalna prototypowa hierarchia wartości, odpowiadająca w jakimś stopniu hierarchii idealnej o jakiej pisał M. Scheler, a wokół to której „oscylują” indywidualne, subiektywne hierarchie jednostek i grup ludzkich. Taka naturalna hierarchia wartości, mogłaby być „zakorzeniona” w biologii homo sapiens tzn. „Natura (Bóg?) mogłaby tak „zaprogramować” człowieka, by dążył on do hipotetycznych, obiektywnie istniejących uniwersalnych wartości” (Brzozowski, 1995, s. 8).

Badania nad „wartościami” pozwalają jedynie na konstruowanie hierarchii wartości, a badania nad „orientacjami wartościującymi” pozwalają ponadto na ujawnienie powiązań między poszczególnymi wartościami, co niekiedy zmienia również hierarchię wartości. Orientacje kształtują się pod wpływem wartości. Wartości w powiązaniu z orientacjami są traktowane jako kryteria formułowanych ocen, stanowiących podstawę decyzji o wyborze zachowania. Wartości funkcjonują jako kryteria oceny, preferencji i wyboru, stanowią standardy przywoływane w sytuacjach formułowania ocen i dokonywania wyborów. „Orientacja życiowa” jest pojęciem, które najbardziej związane jest z działalnością człowieka, która uwzględnia nie tylko uwarunkowania o charakterze psychologicznym, ale także uwarunkowania o charakterze kulturowym i społecznym. Najczęściej „orientacje życiowe” są definiowane jako cele życiowe i środki ich realizacji. Stwierdza się, że są one zdeterminowane przez czynniki biologiczne, psychologiczne, społeczne, kulturowe, itd. Podkreśla się też, że są one względnie trwałe i przejawiają się w preferencjach, dążeniach i sytuacjach wyboru (Hejnicka-Bezwińska, 1991).

Analizy wyników badań własnych pozwalają m.in. na sformułowanie dwóch zasadniczych wniosków:

1. Badani studenci preferują najczęściej tę grupę orientacji życiowych, które określam w moich publikacjach (za Hejnicką-Bezwińską, 1991) jako wskazujące u badanej osoby lub badanych osób na tendencje do zachowań rozwojowych. Rzadziej z kolei w badanych grupach studentów występowały te orientacje życiowe, które określamy z kolei jako wskazujące u badanej osoby lub badanych osób na tendencje do zachowywania status quo.
2. Badane grupy studentów najczęściej cenią wyraźniej wartości wyższe: święte, moralne i prawdy, a nieco mniej wartości niższe tj.: hedonistyczne, witalne i estetyczne (podział zgodny z Schelerowską hierarchią idealną (Brzozowski, 1995).



Do badania orientacji życiowych oraz systemów wartości studentów wykorzystano kwestionariusz „Modele Życia” opracowany przez Hejnicką-Bezwińską (1991) oraz Skalę Wartości Schelerowskich – SWS opracowaną przez P. Brzozowskiego (1995). Badania przeprowadzono w trzech różnych uczelniach na terenie województwa lubelskiego, a w jednym przypadku wykorzystano obecność studentów ukraińskich z Międzyregionalnej Akademii Zarządzania Personalem w Łucku i w związku z tym badania przedstawione w publikacjach wymienionych powyżej (tzn. nr 1, 2 i 4) mają charakter badań porównawczych (międzynarodowych). W tym miejscu warto dodać, że jedno z badań własnych, którego analizę, opis i interpretację przedstawiono w artykule pt. „Rodzina i jej wartości w wielokulturowym i wielonarodowym społeczeństwie Europy (studium porównawcze). [W:] J. Majchrzyk-Mikuła, J. Saran (red.) Rodzina i jej wartości w wielokulturowym społeczeństwie Europy. Ryki: WSUPiZ” dotyczy nie tylko dokonanej przez badanych studentów polskich i ukraińskich samooceny własnych systemów wartości ale także oceny swoich rodziców w tym zakresie. Dodatkowo wykorzystano narzędzie badawcze w pełni opracowane przez Z. B. Gasia (1994) pod względem merytorycznym i metodologicznym, a znane w literaturze przedmiotu pod nazwą „Profil rodziny” oraz kwestionariusz zawierający pytania zamknięte i otwarte dotyczące charakterystyki psychospołecznej (dane biograficzne) badanej osoby. Ww. narzędzia badawcze zostały zaadaptowane i/lub opracowane przeze mnie na użytek niniejszych badań oraz przetłumaczono je dodatkowo na język ukraiński.