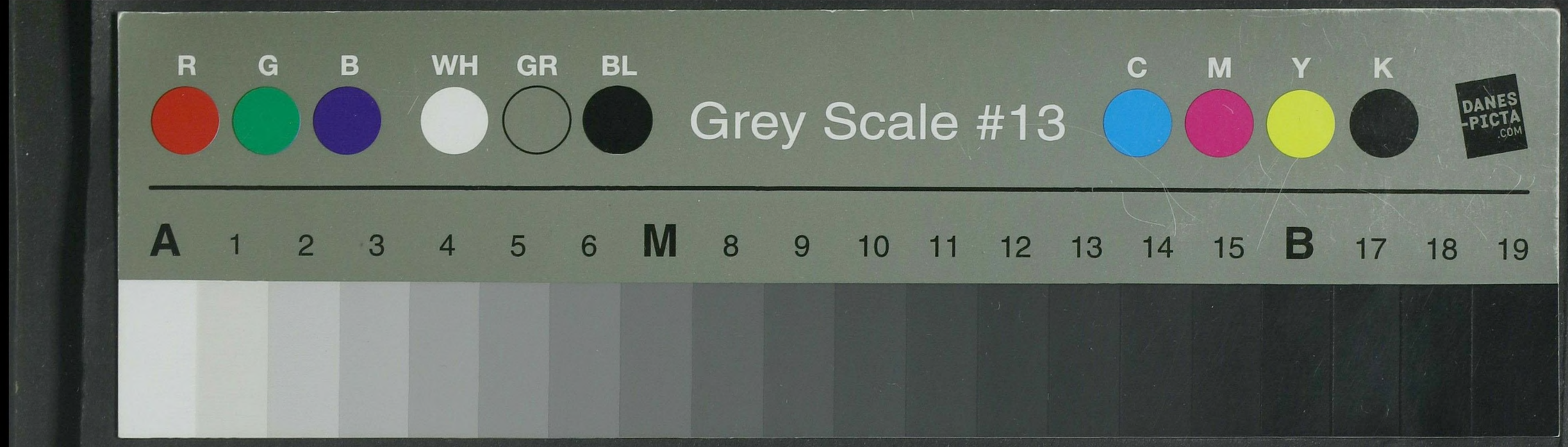
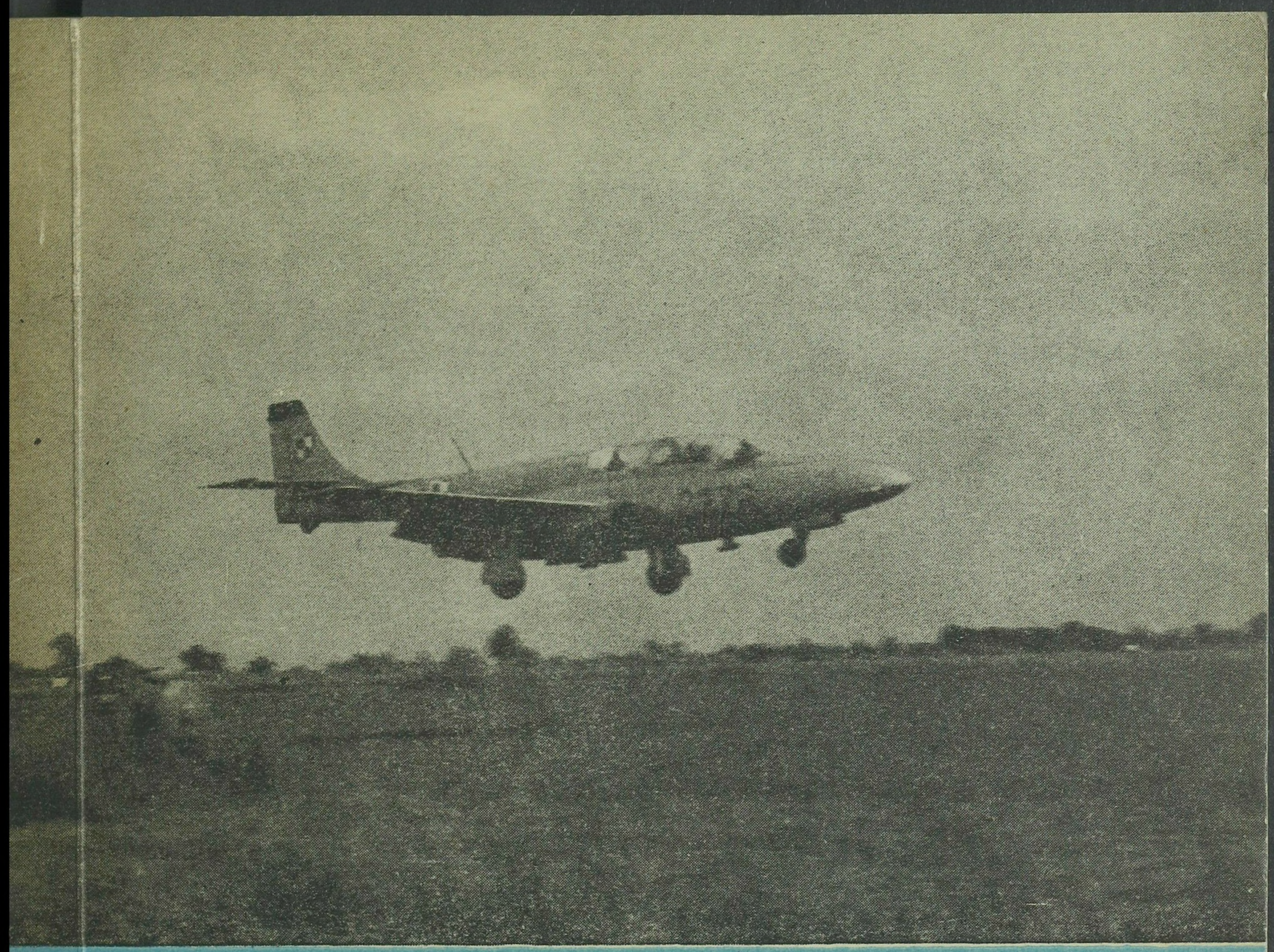
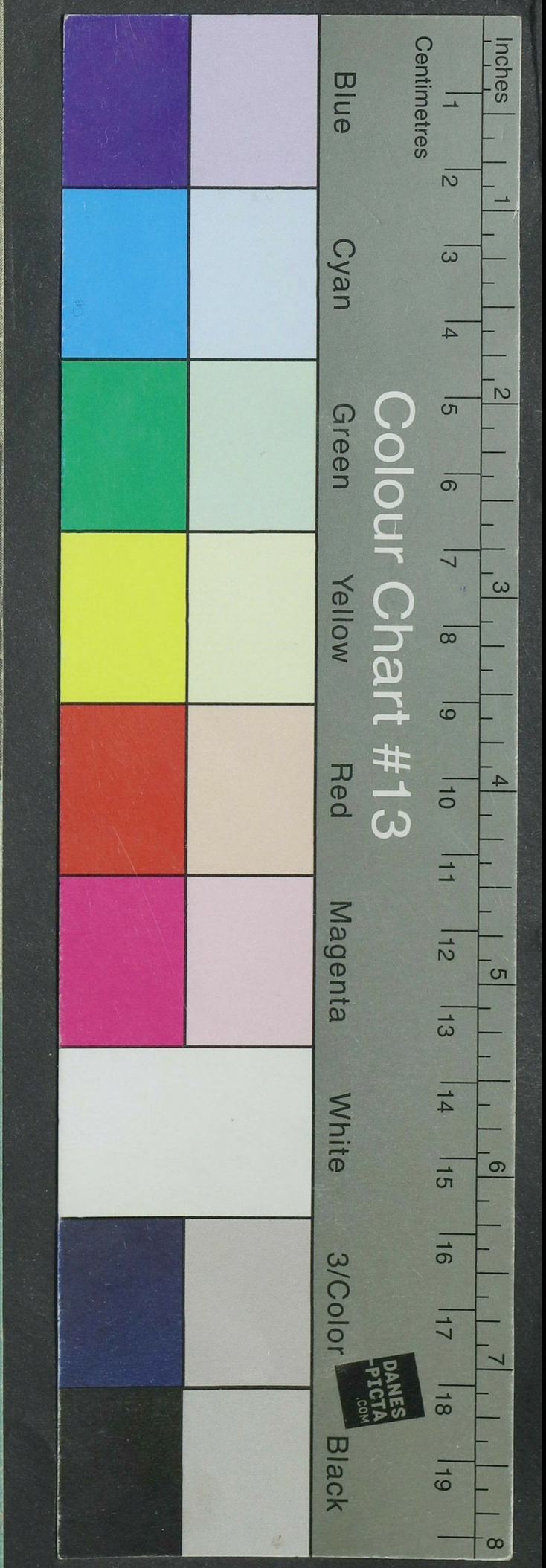




DZIAŁALNOŚĆ DYDAKTYCZNO-WYCHOWAWCZA WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ





DZIAŁALNOŚĆ DYDAKTYCZNO-WYCHOWAWCZA WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ

WYŻSZA OFICERSKA SZKOŁA LOTNICZA

im. JANA KRASICKIEGO

DOROBEK I DZIAŁALNOŚĆ DYDAKTYCZNO — WYCHOWAWCZA

WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ

im. JANA KRASICKIEGO

Wydanie specjalne biuletynu WOSL z okazji XXX-lecia LWP i Roku Nauki Polskiej.

DĘBLIN

1973

PRACA ZBIOROWA

pod redakcją gen. bryg. pil. dr Józefa KOWALSKIEGO

*

KOMITET REDAKCYJNY

płk nawig. mgr Ignacy KUPRIAN
ppłk dr Ryszard SMYL
płk mgr inż. Marian WOJEWÓDZKI

*

MATERIAŁY OPRACOWALI

mgr Jan Celek, mgr Edward Cyganik, Andrzej Grabalski, mgr Jerzy Filon, Wacław Makarewicz, Tadeusz Maliga, mgr inż. Bronisław Mikołajuk, mgr Mieczysław Redziński, dr Piotr Stechni, mgr Wiesław Żuławiński.

Biblioteka Główna WSG
Nr 56199
V

Druk. DW 898/E/73 OVIII-2256


PŁK. JAN KRASICKI
BOHATER
REWOLUCJONISTA
PATRIOTA

P R Z E D M O W A

XXX-lecie ludowego Wojska Polskiego, przypadające w Roku Nauki Polskiej, jest dobrą okazją do podsumowania wyników działalności ludowego Lotnictwa Polskiego, jest okazją do ukazania dorobku dydaktyczno-wychowawczego Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego, która nieustannie zasila szeregi obrońców polskiego nieba młodym wysoko kwalifikowanym personelem latającym i naziemnym.

Historia lotnictwa polskiego - to przede wszystkim historia ludzi, którzy w głównej mierze decydowali i decydują o jego sukcesach. Kadry lotnicze są głównym czynnikiem jego rozwoju i gotowości bojowej.

Niepoślednią rolę w przygotowaniu tych kadr odgrywa Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im.Jana Krasickiego. Mury jej w ciągu powojennego okresu opuściły tysiące dobrze przygotowanych, odznaczających się odpowiednimi walorami moralno-politycznymi pilotów, nawigatorów, oficerów sztabu i specjalistów lotniczych. Dzięki temu dęblińska szkoła lotnicza wniosła chlubny wkład w skarbnicę dziejów ludowego Lotnictwa Polskiego, a kształcąc dziś nowe zastępy lotników polskich - pisze dalsze jej karty. Dlatego też dorobek tej uczelni jest równocześnie dorobkiem całego lotnictwa. Na jej bogatych tradycjach wychowywane są szeregi podchorążych - - kontynuatorów i przyszłych współtwórców siły obronnej lotnictwa polskiego.

Dotychczasowy bogaty dorobek dęblińskiej szkoły lotniczej pozwala stwierdzić, że dobrze zasłużyła się ona Ojczyźnie oraz, że bieżące i dalsze zadania dydaktyczno-wychowawcze zrealizuje z niemniejszym powodzeniem.

Z okazji zorganizowania w zasłużonej "Szkole Orląt" sympozjum na temat "Aktualne problemy dydaktyczno-wychowawcze wojskowego szkolnictwa lotniczego" składam całemu stanowi osobowemu tej uczelni serdeczne żołnierskie życzenia pomyślnego realizowania wszystkich śmiałych planów.

DOWÓDCA WOJSK LOTNICZYCH

gen.bryg.pil. Henryk MICHAŁOWSKI

I. PATRON WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ
ppłk JAN KRASICKI - "Kazik"

Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza nosi od 16 kwietnia 1955 r. imię wybitnego działacza rewolucyjnego, przedstawiciela młodzieży polskiej, bohaterskiego żołnierza Gwardii Ludowej, gorącego patrioty i internacjonalisty, nieustraszonego bojownika o wolność narodową i społeczną - Jana Krasickiego.

Życie Jana Krasickiego ograniczają daty: 18 września 1919 r. i 2 września 1943 r. Żył więc niespełna 24 lata. Urodził się w Limanowej, w województwie krakowskim. Pochodził z rodziny inteligenckiej. Jego ojciec Fryderyk Krasicki, był działaczem ruchu ludowego, pracował zawodowo jako urzędnik samorządu terytorialnego.

Zainteresowania ojca, działacza - społecznika, wywarły duży wpływ na kształtowanie się osobowości Jana Krasickiego.

Jan Krasicki mając 10 lat ukończył 4-klasową szkołę powszechną w Głębokiem, na Wileńszczyźnie. W roku szkolnym 1929/30 rozpoczął naukę w Gimnazjum Państwowym w Święcianach koło Wilna. Już od pierwszej klasy dał się poznać jako bardzo pilny i zdolny uczeń. Na terenie gimnazjum bierze aktywny udział w drużynie harcerskiej oraz w samorządzie szkolnym. Z ramienia tego ostatniego był redaktorem naczelnym czasopisma szkolnego "Piszemy". W pierwszym numerze tego pisma Janek zamieścił artykuł pt. "W dziesiątą rocznicę śmierci Stefana Żeromskiego", w którym m.in. pisał:

"Kochać człowieka i widzieć go pełnym wad, kochać życie, widzieć zbrodnie i zło popełniane ciągle - może tylko człowiek, który wierzy w pierwiastek dobra zawarty w człowieku".

W roku 1936 Jan Krasicki wszedł w skład Szkolnego Komitetu Redakcyjnego czasopisma "KUŹNIA MŁODYCH". W artykule redakcyjnym zamieszczonym w pierwszym numerze tego pisma pt. "Nasze credo" czytamy: "Chcemy wnieść twórczy ferment. Przygotować się do

dojrzałego działania. ... Chcemy spowodować ciągłą wymianę myśli między sobą. Pobudzić wszystkich do myślenia. Wielu z nas zastanawia się nad różnymi przejawami życia. I nurtują nas różne idee. Buntujemy się przeciw starym formom. Chcemy wszystko stwarzać od nowa, stwarzać świat nowy. Widzimy dużo zła dookoła. Rzucamy się w najskrajniejsze kierunki, gdyż wszyscy chcemy, aby było lepiej.... A buntowanie się to, szukanie nowych kierunków i dróg jest jedną z cech młodości, jednym z naszych przywilejów. Szukajmy tych nowych dróg wspólnie. Podzielmy się myślami, spostrzeżeniami, rozważaniami. Ułatwi to nam z pewnością znalezienie drogi najlepszej".

Bunt przeciwko niesprawiedliwości społecznej, chęć przygotowania się do dojrzałego działania, powoduje, że Janek sięga do literatury marksistowskiej. Przynosi do świetlicy szkolnej "zakazaną literaturę", z którą zapoznaje kolegów, zachęca ich do czytania.

W maju 1937 r. Jan Krasicki złożył pomyślnie egzamin dojrzałości, ale świadectwa maturalnego nie otrzymał. Przyczyna? Ksiądz Gramz wystawił mu z religii ocenę niedostateczną. Sprawa nabrała szerokiego rozgłosu. Zaczęła pisać o tym prasa. Interweniowało kuratorium. Po wielu nagabywaniach inny ksiądz zgodził się wystawić Krasickiemu z religii ocenę nawet dobrą, lecz odmówił podpisu na jego świadectwie maturalnym. Wobec takiego obrotu sprawy wydano Krasickiemu świadectwo dojrzałości mimo braku podpisu księdza.

Wkrótce po maturze Jan Krasicki został aresztowany przez policję pod zarzutem przynależności do Komunistycznego Związku Młodzieży Polskiej /KZMP/. Jednak z braku dostatecznych dowodów winy zwolniono go z aresztu.

Jesienią 1937 r. Jan Krasicki udał się do Warszawy z zamiarem podjęcia studiów uniwersyteckich. Po złożeniu egzaminów został przyjęty na wydział prawa Uniwersytetu Józefa Piłsudskiego.

W czasie studiów wstąpił do studenckiej Organizacji Młodzieży Socjalistycznej "Życie" /OMS "Życie"/, która skupiała w swoich szeregach najbardziej rewolucyjną część młodzieży akademickiej. Organizacja ta działała pod wpływami Komunistycznej Partii Polski i Komunistycznego Związku Młodzieży Polskiej /KZMP/. OMS "Życie" rozwijała szeroką działalność polityczną. "Życiowcy" brali udział w organizowaniu Frontu Młodego Pokolenia, którego inicjatorem było KZMP.

Rok akademicki 1938/1939 zakończył się dla Janka szczęśliwie.

Zdał wszystkie egzaminy. Wybrał się na obóz studencki w Tarakańcach koło Wilna. Jednakże w związku ze zbliżającą się wojną obóz ten rozwiązano wcześniej. Janek udał się do rodziców zamieszkujących w tym czasie w Jaworowie. Tam zastała go wojna.

W roku akademickim 1940/41 Jan Krasicki został przyjęty na drugi rok wydziału prawa Uniwersytetu Lwowskiego. Jednocześnie wstępuje do Komsomołu - Związku Młodzieży Komunistycznej. W działalności tej organizacji bierze aktywny udział. W roku 1941 powierzono Krasickiemu stanowisko II sekretarza Komitetu Miejskiego Komsomołu we Lwowie.

Kontynuowane we Lwowie studia Jan Krasicki musiał wkrótce przerwać, gdyż 22 czerwca 1941 r. hitlerowskie Niemcy dokonały agresji na ZSRR. Jan Krasicki zostaje wraz z władzami Komsomołu we Lwowie ewakuowany na wschód. Jego trasa prowadzi - przez Tarnopol, Kijów, Charków - do Moskwy.

Po przybyciu do stolicy ZSRR Jan Krasicki nawiązuje kontakt z przebywającymi tam polskimi działaczami komunistycznymi. Spośród tych działaczy utworzono w lipcu - sierpniu 1941 r. Grupę Inicjatywną, która miała być, po odpowiednim przeszkoleniu w szkole partyjnej Komitetu Wykonawczego Międzynarodówki Komunistycznej, /KW MK/ przerzucona do okupowanego kraju w celu reaktywowania partii marksistowskiej. Krasicki znalazł się na drugim kursie tej szkoły. W maju 1942 r. został przerzucony drogą lotniczą przez linię frontu do Polski.

Wkrótce po przybyciu do Warszawy i nawiązaniu kontaktów z towarzyszami, Janek przystąpił do wykonywania powierzonych mu zadań. Obrał pseudonim "Kazik" i odtąd nawet dla najbliższych pozostał "Kazikiem".

Krasicki wszedł w skład Komitetu Warszawskiego PPR, brał także udział w pracach KC PPR. Z polecenia KC PPR był przez pewien czas odpowiedzialny za pracę tzw. "Paszportówki", której zadaniem było wystawianie fałszywych dokumentów dla działaczy PPR. Od jesieni 1942 r. do marca 1943 r. był łącznikiem między KC PPR a tajną radiostacją, za pomocą której utrzymywano łączność z KW MK. Po śmierci Hanny Szapiro - Sawickiej /18.III.1943 r./ Komitet Warszawski PPR skierował do pracy z młodzieżą Jana Krasickiego - "Kazika". Mimo młodego wieku /miał wówczas 23 lata/ był on już doświadczonym działaczem politycznym.

Jan Krasicki był dzielnym i odważnym żołnierzem Gwardii Ludowej. Nigdy nie cofał się nawet przed największym niebezpieczeństwem.

Niejednokrotnie sam kierował wypadami zbrojnymi. Wiosną 1943 r. pod dowództwem "Kazika" młodzi gwardziści dokonali akcji zlikwidowania "werkschutza" w fabryce metalowej "Steindager i Stromski" przy ulicy Zagłoby w Warszawie. Niemiec ten był znany ze szczególnie okrutnego znęcania się nad Polakami pracującymi w fabryce.

Jan Krasicki uczestniczył w słynnej akcji na Komunalną Kasę Oszczędności /KKO/ w Warszawie, przeprowadzonej przez grupę gwardzistów w biały dzień, 30 listopada 1942 r.

Jednakże był on nie tylko uczestnikiem wielu akcji zbrojnych. Prowadził również szkolenie z młodymi gwardzistami, uczył ich sztuki bojowej, posługiwania się bronią. Jednym z miejsc, gdzie "Kazik" prowadził takie szkolenie było mieszkanie Mieczysława i Sylwestra Bartosiaków przy ulicy Wejnerta 14 na Mokotowie.

Wiele akcji zbrojnych, w których Jan Krasicki brał bezpośredni udział nie doczeka się już nigdy pełnego opracowania. Zginęli współtowarzysze walki, zginęły dokumenty podczas powstania warszawskiego. Niemniej jednak w tradycjach Związku Walki Młodych "Kazik" pozostał jako ten, który stał w pierwszym szeregu walczących z hitlerowskim okupantem.

Janek Krasicki był zawsze gotów do podjęcia najbardziej trudnych i niebezpiecznych zadań. Jedno z takich zadań KC PPR powierzył mu do wykonania w połowie lipca 1943 r. Zaszła wtedy potrzeba dostarczenia "lewych dokumentów" Bolesławowi Bierutowi "Tomaszowi"/, przebywającemu w Mińsku na Białorusi.

Od pewnego czasu "Tomasz" pozostawał pod obserwacją niemieckiej żandarmerii i w każdej chwili groziło mu aresztowanie. Zapadła więc decyzja jak najszybszego ściągnięcia go do Warszawy.

Przedostanie się z Warszawy do Mińska na Białorusi było dość trudne i ryzykowne. Niemcy przejawiali szczególną czujność wobec osób udających się z Generalnego Gubernatorstwa /GG/ na okupowane tereny Związku Radzieckiego. Podróż miała odbyć się pociągiem. Od Białegostoku, gdzie kończyła się granica Generalnego Gubernatorstwa, należało liczyć się z innymi niespodziankami. Na ziemi białoruskiej działały liczne oddziały partyzantki radzieckiej, których jednym z głównych zadań było niszczenie transportów wroga.

"Kazik" udał się na tę niebezpieczną "przygodę" w mundurze pracownika organizacji "Todt". Posiadał oryginalną legitymację, iż jest technikiem tej organizacji oraz "kennkartę" służącą jako dowód tożsamości dla mieszkańca GG. Niemiecki mundur, "prawdziwe" dokumenty oraz dobra znajomość języka niemieckiego chroniły

"Kazika" przed podejrzliwością hitlerowców. Krasicki miał z sobą teczkę, w której zostały ukryte dokumenty przeznaczone dla Bolesława Bieruta. Pierwsza próba zaczęła się na Dworcu Głównym w Warszawie. Tutaj niemieccy żandarmi bardzo dokładnie kontrolowali pasażerów udających się na wschód. W czasie takiej kontroli trzeba było zachowywać się spokojnie i nie okazywać zdenerwowania. W przeciwnym wypadku mogło grozić "wpadką".

"Kazik udał się na dworzec w towarzystwie narzeczonej, Walentyny Roloefs, ps. "Wala". Obecność u boku mężczyzny młodej eleganckiej kobiety budziła mniej podejrzeń hitlerowców.

Żandarmi, nie sprawdziwszy nawet dokumentów Janka, wskazali mu grzecznie wagon przeznaczony tylko dla Niemców.

W Mińsku "Kazik" udał się pod wskazany adres. Zastał tam Bieruta. Wręczył mu dokumenty i wraz z nim udał się w drogę powrotną do Warszawy. Powrócili szczęśliwie. Bierut znalazł się w bezpieczniejszym dla siebie miejscu. Początkowo zamieszkał w Wesołowej koło Warszawy, następnie w stolicy, na Żoliborzu. Miał pełne ręce roboty. Wszystkie swe siły i zdolności oddał partii.

Podróż "Kazika" z Warszawy do Mińska i z powrotem trwała dwa tygodnie. Dopiero po powrocie uświadomił on sobie jak ryzykowną i niebezpieczną odbył "wycieczkę". Najważniejsze było jednak to, że powierzone mu przez partię ważne zadanie wykonał należycie.

1 września 1943 r. Jan Krasicki udał się wraz z "Walą" na ulicę Jasną 18. Mieszkała tam Stanisława Krajewska, matka Mirosława, z którym Janka łączyła serdeczna przyjaźń. Mirosław Krajewski "Pietrek" był w tym czasie Szefem Sztabu GL Okręgu Warszawa-Prawa-Podmiejska. Od pewnego czasu poszukiwało go "gestapo". Dlatego też mieszkanie jego matki znajdowało się pod ciągłą obserwacją agentów.

2 września nad ranem wpadają do mieszkania gestapowcy. Krasicki zostaje aresztowany. Kiedy "Kazik" znalazł się na ulicy, gdzie oczekiwał na niego samochód policyjny, miał już decyzję gotową: uciekać. Szansa ucieczki była jednak nikła. O tej porze nie było na ulicy ani żywej duszy. W dodatku gestapowcy trzymają broń gotową do strzału. Mimo to ryzykuje ucieczką. Niemcy strzelają. "Kazik" pada na ulicy. Kule wroga są śmiertelne. Zginął tak jak żył: odważnie bez patosu. Wybrał raczej pewną śmierć niż czekające go długie dni tortur, których następstwa mogły być przecież różne.

Staraniem KC PPR został pochowany przez prywatny Zakład Pogrzebowy Pankiewicza na Powązkach Katolickich, pod nazwiskiem Jan Lipiński.

W maju 1945 r. zwłoki "Kazika" ekshumowano i złożono w grobie w Alei Zasłużonych na Cmentarzu Komunalnym /dawniej Wojskowy/ w Warszawie, już pod jego prawdziwym nazwiskiem. Na ulicy Jasnej 22, tam gdzie poniósł bohaterską śmierć, znajduje się tablica pamiątkowa.

Za wybitne zasługi w walce o wolność ojczyzny oraz wykazanie bohaterstwa Dowództwo Główne Gwardii Ludowej rozkazem Nr 34 z dnia 25 września 1943 r. udzieliło Janowi Krasickiemu, pośmiertnie, pochwały specjalnej I stopnia i mianowano go kapitanem Gwardii Ludowej.

Natomiast Naczelny Dowódca Wojska Polskiego rozkazem nr 258 z 1 maja 1945 r. nadał Janowi Krasickiemu "Kazikowi" pośmiertnie stopień podpułkownika Wojska Polskiego.

Uchwałą Prezydium Krajowej Rady Narodowej z dnia 29 maja 1946 r. Jan Krasicki został odznaczony pośmiertnie Krzyżem Grunwaldu II klasy.

W grudniu 1957 r. Zarząd Główny Związku Młodzieży Socjalistycznej ustanowił trzystopniową odznakę /złotą, srebrną, brązową/ Jana Krasickiego, którą nadaje sekretarz ZG ZMS.

Uchwałę oraz regulamin trybu przyznawania odznaki przyjęto na VIII Plenum KC PZPR w czerwcu 1962 r. Zgodnie z tymi postanowieniami odznaka Jana Krasickiego przyznawana jest w pierwszym rzędzie aktualnym działaczom organizacji młodzieżowych, dalej działaczom ruchu młodzieżowego oraz osobom spoza organizacji młodzieżowych, którzy aktywnie współpracują z ZMS. Nadanie tej odznaki następuje z okazji świąt państwowych: 22 Lipca, 1 Maja, dni pracowniczych, ustanowionych przez Radę Państwa oraz w wyjątkowych wypadkach z innych okazji. Nad WOSL im. Jana Krasickiego objął w dniu 7 stycznia 1973 r. patronat ZG ZMS.

W życiu Jana Krasickiego, jego działalności młodzieżowej i rewolucyjnej rysuje się wyraźnie niełatwa droga ku szczytnym ideałom socjalistycznym. Drogę tę wyznaczały: wychowanie patriotyczne wyniesione z domu, daleko idące zaangażowanie społeczne ukształtowane w szkole oraz ukierunkowane i pogłębiane w organizacjach młodzieży komunistycznej, a następnie w Polskiej Partii Robotniczej.

Spośród setek i tysięcy patriotycznej młodzieży biorącej udział w ruchu oporu, historia wyniosła go ponad nieprzeciętność,

desygnując na patrona rewolucyjnej młodzieży polskiej.

Ideały, za które walczył i oddawał swe życie Janek Krasicki realizuje dziś młode pokolenie Polski Ludowej, któremu przewodzi Federacja Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej. Solidna praca, współudział w budowie nowej, "drugiej Polski", to godne wypełnienie testamentu ideowego patrona młodzieży polskiej, to najpiękniejszy pomnik na dziś - z myślą o jutrze.

II. ROLA I MIEJSCE DEBLIŃSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ W HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

Gdy u progu XX wieku rodziło się lotnictwo - Polska rozdarta była przez zaborców. Mimo to, nie zabrakło Polaków wśród ludzi przecierających podniebne szlaki, ustanawiających światowe rekordy, konstruujących cięższe od powietrza aparaty latające, podejmujących próby przemysłowej produkcji samolotów oraz budujących zręby nowej dziedziny zawodowej edukacji - szkolnictwa lotniczego. To, że naród pozbawiony bytu państwowego był tak licznie reprezentowany przez swych naukowców, inżynierów i pilotów wśród pierwszych zdobywców przestworzy było w owych czasach prawdziwym fenomenem; świadczyło o prężności narodu, który nigdy nie zaakceptował utraty niepodległości i brał czynny udział w procesie rozwoju cywilizacji. Swoją polskość podkreślali mocno pierwsi nasi zdobywcy przestworzy, aczkolwiek latać i walczyć musieli niejednokrotnie pod obcym niebem i obcymi sztandarami. Byli wśród nich m.in. polscy oficerowie armii rosyjskiej: Grzegorz Piotrowski, Bronisław Matyjewicz i Jan Nagórski. Bronisław Matyjewicz - - Maciejewicz zarejestrowany został przez aeroklub francuski w 1910 r. jako 158 pilot świata. Jego rodak - Grzegorz Piotrowski był 195. Obaj zażądali wpisania do "Brovet de Pilote - Aviateur" polskiej narodowości.

Imię polskich skrzydeł sławili wówczas również inni pionierzy lotnictwa. Michał Scipio del Campo uznawany był w tamtych latach za jednego z najlepszych i najodważniejszych pilotów. Jako pierwszy człowiek na świecie latał pod niebem Azji - w Bucharze i Turkmenii. Należał też, wespół z Henrykiem Segno, do pierwszych polskich pilotów - instruktorów szkolących nowy narybek lotniczy.

Pierwsze polskie wyczyny lotnicze stały się świadectwem wkładu Polaków do narodzin i rozwoju światowej aeronautyki oraz zaczynem, z którego zrodziło się lotnictwo niepodległej Polski. Odtąd też, wbrew różnym przeciwnościom losu, lotnictwo polskie zwycięsko

torowało sobie drogę do podniebnych szlaków. Mimo ograniczonej bazy materiałowo - technicznej i krótkowzroczności oficjalnych czynników II Rzeczypospolitej, dzięki doskonałym lotnikom, imię polskich skrzydeł stało się wówczas głośne w świecie. Ich kunszt bojowy, żarliwy patriotyzm i szaleńcza brawura znane były zarówno wrogom jak też sojusznikom na wszystkich frontach II wojny światowej. Świadczą o tym sukcesy lotników polskich na frontach zachodnich i niepowetowane straty zadane hitlerowcom przez młode, ale bitne ludowe Lotnictwo Polskie, działające na bojowym kursie Warszawa - Berlin. Weszło ono do walki dopiero na osiem miesięcy przed zakończeniem wojny. Zadaniem jego było skuteczne wsparcie własnych wojsk na polu walki. Nie da się więc jego skukcesów mierzyć jedynie efektywnymi walkami powietrznymi i liczbami strąceń. Działając jednak na głównym kierunku strategicznym i najbardziej dla żywotnych interesów Polski decydującym froncie - pułki bojowe ludowego Lotnictwa Polskiego odnosiły niemałe sukcesy. Na szlaku od Wisły do Łaby zniszczyły 25 czołgów, 723 moździerze i działa artyleryjskie. 294 wagony kolejowe, 28 parawozów, 5 barek i okrętów oraz setki środków transportowych. Ponadto jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego obezwładniły wiele baterii artyleryjskich, zniszczyły liczne składy i magazyny, rozbiły szereg ugrupowań wojsk nieprzyjaciela i zadały niepowetowane straty jego sile żywej. W 57 walkach powietrznych lotnicy polscy zestrzelili na froncie wschodnim 16 samolotów, a 4 zniszczyli na lotniskach.

Ogółem w ostatniej fazie wojny, podczas operacji brandenburskiej walczyło blisko 400 samolotów ludowego Lotnictwa Polskiego, a więc tyle co w roku 1939.

Miarą bohaterstwa i poświęcenia lotników polskich podczas wojny było blisko 3 tyś. poległych, których kości rozrzucone zostały po całym niemal świecie. Pamięci ich poświęcony został zarówno pomnik na cmentarzu lotników polskich w dalekim Northolt, gdzie w marmurze - obok nazwisk - wyryto słowa: "Skończyłem walkę. Wypełniłem zadanie. Wierzyłem", jak też pomnik poświęcony wychowankom dęblińskiej szkoły orląt, z której wyszli, by się bić "za waszą i naszą wolność".

Z ich ofiary zrodziła się III Polska Rzeczpospolita Ludowa, kraj silny gospodarczo, mądry politycznie, zjednoczony na gruncie socjalizmu. Suwerenność i pokojowy rozwój Polski oparte zostały na sile obronnej ludowego Wojska Polskiego i potężnym sojuszu socjalistycznej wspólnoty.

Ważnym elementem ludowej obronności stało się nowoczesne i silne lotnictwo, które w latach powojennych osiągnęło niespotykany poprzednio poziom rozwoju. Pod koniec lat 60-tych - jako trzecia część sił zbrojnych - dysponowało ono doskonałym sprzętem, a przede wszystkim wartościową kadrą. Dzięki temu, było w stanie zapewnić skuteczną obronę powietrzną kraju oraz wesprzeć wojska na polu walki. Jego rozwój był przy tym permanentny i pozwalał na stałe doskonalenie gotowości bojowej oraz modernizację sprzętu. Świadczy o tym fakt, że tylko w okresie lat 1964 - 1968 ilość samolotów naddźwiękowych w lotnictwie polskim wzrosła 4-krotnie. Na przełomie lat 60-tych i 70-tych postęp ten stał się jeszcze bardziej dynamiczny i dostrzegalny. Nie był to jedyny czynnik decydujący o sile i gotowości bojowej lotnictwa polskiego. Największym bowiem jego bogactwem byli ludzie zdolni technikę lotniczą twórczo wykorzystać, a nawet swoimi umiejętnościami, duchem bojowym i brawurą rekompensować jej braki, co szczególnie uwidoczniło się podczas wojny obronnej 1939 r. Bez nich, bez dobrze wyszkolonych i odznaczających się wysokimi walorami ideowo - moralnymi lotników, najnowocześniejsze nawet samoloty stałyby się martwym i bezużytecznym przedmiotem. Lotnictwo bowiem, to samolot i zespolony z nim człowiek. Później dopiero liczą się koncepcje jego użycia, odpowiadająca im organizacja i system dowodzenia, o czym zresztą decydują również ludzie.

Między poziomem techniki lotniczej a przygotowaniem zdolnej do jej wykorzystania kadry lotniczej występowała zawsze nierozerwalna więź, sprzężenie zwrotne, decydujące o postępie i rozwoju całego lotnictwa. O stopniu rozwoju techniki lotniczej decydowała z reguły baza naukowo-techniczna, możliwości produkcyjne przemysłu i ogólny potencjał ekonomiczny państwa, zaś stopień przygotowania kadr lotniczych uwarunkowany był istniejącym systemem ich kształcenia.

Jeżeli przyjmiemy, że człowiek stanowi element decydujący o właściwym wykorzystaniu techniki lotniczej, że decyduje o jej rozwoju i organizacyjnym kształcie, to łatwo uzmysłowić będzie można sobie rolę i miejsce szkolnictwa lotniczego w historii lotnictwa.

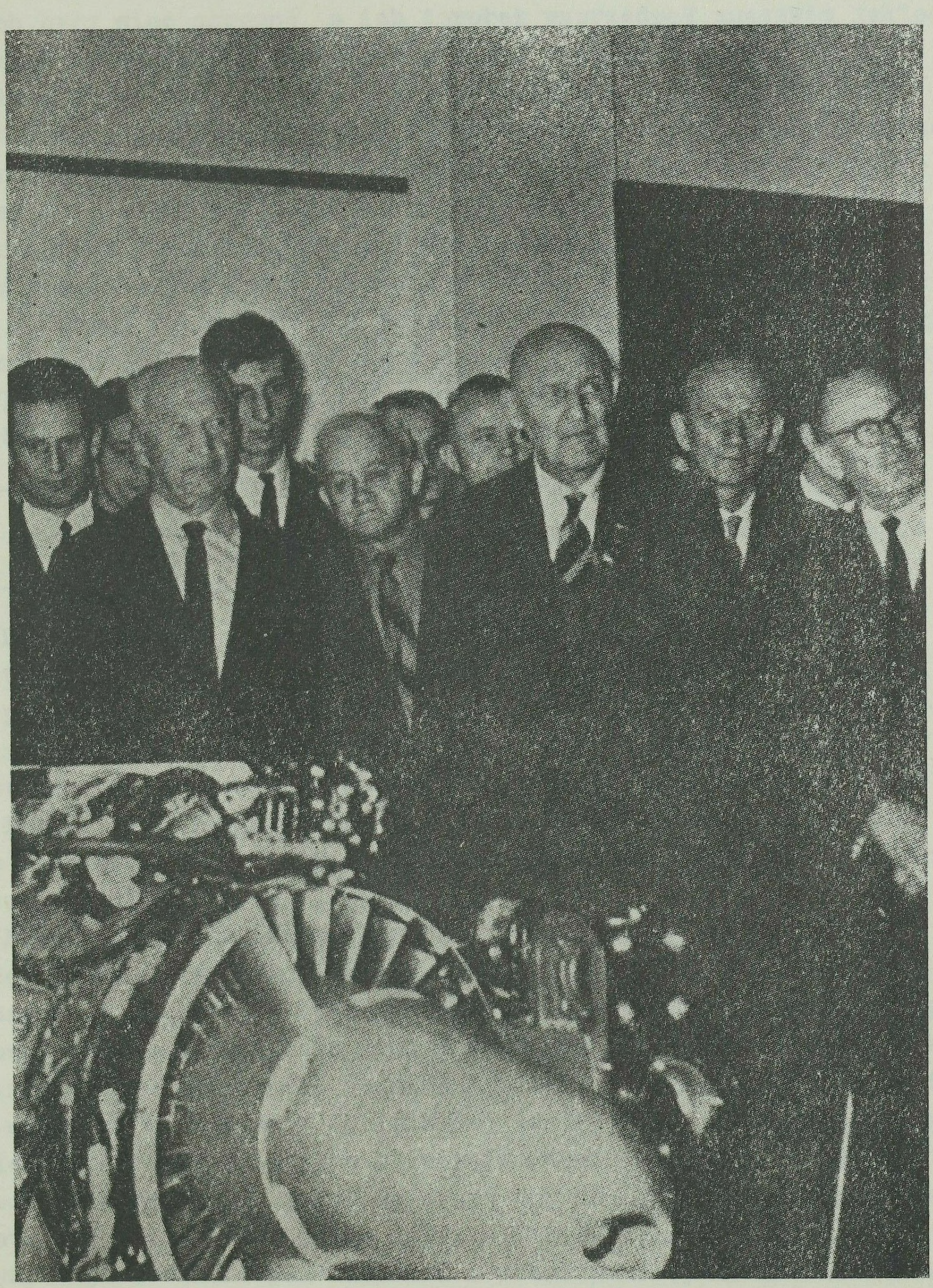
Szkolnictwo lotnicze było zawsze nieodłącznym elementem postępu i kształtowania wartości bojowej lotnictwa. Zaczęło się więc rozwijać od pierwszych niemal dni jego istnienia. Dotyczy to również Polski, gdzie próbę zorganizowanego kształcenia kadr lotni-

czych podjęto już w 8 lat po pierwszym udanym locie Wilbur'a Wright'a. Powstała wówczas Szkoła Pilotów Towarzystwa "Aviata". Mimo iż istniała ona wprawdzie tylko przez jeden rok i zdecydowana większość pierwszych lotników przypinała skrzydła za granicą, to jednak jej historyczna i pionierska rola w edukacji lotniczej jej bezsporna.

Kolejną próbą zapoczątkowania szkolenia kadr lotniczych w Polsce przed uzyskaniem niepodległości było zorganizowanie w roku 1917 uniwersyteckich kursów lotniczych Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej. Wprawdzie żywot tych kursów był równie krótki, to jednak przygotowywały one grunt dla rozwinięcia szkolnictwa lotniczego w II Rzeczypospolitej.

Odradzające się w 1918 r. państwo polskie było zacofane ekonomicznie i pozbawione większych perspektyw rozwoju, co doprowadziło do słabości potencjału obronnego, a w konsekwencji do klęski wrześniowej. Sytuacja ekonomiczno - polityczna międzywojennej Polski wywarła też niekorzystny wpływ na stan techniczny, organizację i koncepcje doktrynalne lotnictwa. Należy jednak podkreślić, że system kształcenia kadr lotniczych stanowił wówczas największe osiągnięcie lotnictwa polskiego. Dzięki temu, zdołano wówczas wykształcić liczny zastęp doskonale przygotowanych pilotów, nawigatorów i inżynierów lotniczych, którzy stanowili najlepszy kapitał lotnictwa i zadecydowali o jego wartości, a swoje zalety ujawnili szczególnie podczas II wojny światowej.

Bezsporną zasługą polskiego szkolnictwa lotniczego w okresie międzywojennym było stworzenie jednolitego korpusu oficerów i podoficerów lotnictwa, którzy odznaczali się dobrym przygotowaniem specjalistycznym, wysokim poziomem wiedzy taktycznej, dobrą znajomością sprzętu i umiejętnościami pilotażowymi, a ponadto cechowały ich wysokie walory ideowo-moralne. Jeszcze w lipcu 1927 r. korpus ten liczył zaledwie 589 oficerów, z tego - 369 w pułkach liniowych, a w 12 lat poźniej lotnictwo polskie posiadało już 1700 oficerów i 3800 podoficerów, z tego około 800 oficerów i 1500 podoficerów personelu latającego. Oprócz tego, w szkołach lotniczych znajdowało się w 1939 r. około 600 podchorążych. Jak z powyższego wynika, w ciągu 12 lat szkoły lotnicze zdołały przygotować około 1100 oficerów. Uwzględniając ubytki naturalne oraz odejście pewnej części kadry z linii do pracy w sztabach i szkolnictwie należy stwierdzić, że ilość personelu latającego przewyższała ówczesną liczbę samolotów.



Michał Scipio del Campo i Jan Nagórski podczas zwiedzania Szkoły Lotniczej w 1966 r.

Osiągnięcia dydaktyczno - wychowawcze polskich uczelni lotniczych były więc ogromne, a ich dorobek wyprzedzał znacznie jakiekolwiek osiągnięcia lotnicze w okresie mieędzywojennym. Główne zasługi na polu kształcenia kadr lotniczych stały się udziałem dęblińskiej szkoły lotniczej, która była wówczas prawdziwą kuźnią kadr polskich pilotów i nawigatorów. W ciągu 14 lat pracy dydaktyczno - wychowawczej i rozwoju organizacyjnego stała się ona nowoczesnym ośrodkiem szkoleniowym młodego narybku lotniczego oraz doskonalenia kadry oficerskiej jednostek lotniczych. Na bazie skromnej początkowo OSL powstało w roku 1928 nowoczesne Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa Nr 1 w Dęblinie, które w roku 1937 przekształcone zostało w potężny kombinat szkoleniowy - Centrum Wyszkolenia Lotnictwa Nr 1 obejmujące:

- Szkołę Podchorążych Lotnictwa /grupa bojowa/ w Dęblinie
- Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu
- kursy doskonalenia i przekwalifikowania.

Przed wybuchem wojny szkoła dysponowała doskonałą kadrą dydaktyczną, nowoczesnymi obiektami i siecią lotnisk szkolnych. Mury jej rokrocznie opuszczali doskonale wyszkoleni piloci i nawigatorzy, którzy stanowili trzon kadrowy lotnictwa polskiego. Nazwiska ich na trwałe zapisały się w bogatej historii polskiego lotnictwa, a najpiękniej zajaśniały w blasku śmiałych wyczynów sportowych przęd wojną i w ogniu walk na wszystkich frontach II wojny światowej.

Niesposób w tym miejscu wymienić wszystkich, którzy wyszli z dęblińskiego gniazda orląt i rozwinąwszy skrzydła - stali się bohaterami lotnictwa. Były ich setki. Znakomitymi lotnikami i wychowawcami młodzieży lotniczej w Dęblinie byli m.in.: Franciszek Żwirko, Janusz Meissner, Stanisław Latwis i Jerzy Bajan. Do legionu sławnych wychowanków dęblińskiej szkoły lotniczej przed wojną należą: pierwszy poległy w II wojnie światowej pilot - kpt Mieczysław Medwecki, pierwszy w tej wojnie zwycięzca w walce powietrznej - ppor. Władysław Gnyś, a także wielu tych, których czyny bojowe uwieńczyła historia - sierż.pchor.pil. Antoni Danek, sierż.pchor.pil. Andrzej Żeromski, płk.pil.Stanisław Skalski, ppłk pil. Witold Urbanowicz, ppłk pil.Jan Falkowski, mjr pil. Eugeniusz Horbaczewski, mjr pil. Jan Zumbach, mjr pil Aleksander Gabaszewicz, kpt.pil. Wacław Król, por.pil. Bogusław Feric, por.pil. Antoni Ostrowicz i plejada innych. Wszyscy oni dobrze

przysłużyli się ojczyźnie i szkole. Wypełnili z honorem zadanie, do którego uczelnia dęblińska ich przyspasabiała.

W okresie międzywojennym opuściło dęblińską szkołę lotniczą 973 absolwentów, z tego około 700 nawigatorów i 270 pilotów. Ponad 50% absolwentów - nawigatorów ukończyło później w Dęblinie kursy pilotów dla oficerów młodszych. Oni właśnie decydowali o wartości bojowej lotnictwa polskiego. Zdali podczas wojny najwyższy egzamin umiejętności lotniczych, odwagi i patriotyzmu. Wyrównali swoim bohaterstwem i opanowaniem lotniczego rzemiosła braki techniczne lotnictwa we wrześniu 1939 r. Pomimo rażącej dysproporcji sił i niemożliwości nawiązania równorzędnej walki z wrogiem - godnie wypełnili swój żołnierski obowiązek, zadając wrogowi dotkliwe straty. Jednym z nich był właśnie wspomniany sierż.pchor. pil. Antoni Danek. Wielu jego kolegów latało w innych jednostkach lotniczych. Latali nie tylko w charakterze pilotów i nawigatorów, lecz także jako strzelcy pokładowi. Miarą bohaterstwa wychowanków dęblińskiej szkoły lotniczej jest fakt, że na 120 absolwentów wspomnianej ostatniej promocji przeżyło wojnę nie więcej niż 20. Ich zasługą jest m.in. zestrzelenie przez polskich myśliwców we wrześniu 1939 r. 129 samolotów nieprzyjacielskich. Sukces ten opłaciło życiem 50 polskich pilotów.

Jeden z uczestników wojny obronnej w 1939 r., ówczesny oficer operacyjny dowództwa lotnictwa Armii "Poznań" - ppłk dypl.obs. Adam Kurowski w książce "Lotnictwo polskie w 1939 r." pisze, że bardzo dobre efekty działań polskich myśliwców są wynikiem poziomu wyszkolenia lotników oraz ich bezprzykładnej brawury i poświęcenia. Mieści się w tym ocena wychowawczych rezultatów pracy szkoły, która ma swój poważny udział w przygotowaniu polskich kadr lotniczych.

Po klęsce wrześniowej lotnicy polscy, a wśród nich ci z Dęblina, znaleźli się w większości na obczyźnie, gdzie kontynuowali walkę. Byli więc w koalicji antyhitlerowskiej tymi, którzy walczyli najdłużej. Jest to najlepsze świadectwo wystawione szkole dęblińskiej za 14 lat jej działalności dydaktyczno - wychowawczej.

Wychowankowie dęblińskiej szkoły lotniczej znaleźli się także w pierwszych jednostkach ludowego Lotnictwa Polskiego na Wschodzie. Nie było ich wprawdzie wielu, gdyż cały niemal personel lotniczy znajdujący się po roku 1939 na terenach ZSRR został zgodnie z umową między rządem emigracyjnym i radzieckim ewakuowany do Wielkiej Brytanii. Niemniej jednak, w utworzonym tam 1 plm "Warszawa", znaleźli się tam m.in. byli instruktorzy CWL-1 w Dęblinie kpt.nawig. Tadeusz Wicherkiewicz oraz ppor.pil. Medard Konieczny. Tadeusz

Wicherkiewicz był od sierpnia 1943 r. do lutego 1944 r. dowódcą tego pułku, zaś ppor. Medard Konieczny - zastępcą dowódcy do spraw polityczno - wychowawczych, przy czym latał on również jako pilot bojowy.

Powojenna odbudowa polskiego szkolnictwa lotniczego rozpoczęła się niemal w pierwszych dniach wyzwolenia. Powstające lotnictwo polskie rozpoczynało w 1944 r. swój start prawie z punktu zerowego. Pierwsze polskie jednostki lotnicze były więc, siłą faktu, jednocześnie szkołami lotniczymi, przygotowującymi własną kadrę. Formowanie jednak dalszych jednostek wymagało zorganizowanego zaplecza kadrowego w postaci sieci szkół lotniczych. Był to podstawowy warunek odbudowy lotnictwa polskiego oraz nieodłączny czynnik jego rozwoju w przyszłości. Dlatego też już pierwszy, opracowany przez gen. Józefa Smagę projekt rozwoju lotnictwa polskiego postulował konieczność reaktywowania szkolnictwa na bazie przedwojennej CWL-1 w Dęblinie.

W ówczesnej sytuacji mogło się to stać na drodze ogromnego wysiłku, w oparciu o wszechstronną pomoc Związku Radzieckiego. Polska nie dysponowała bowiem w tym czasie konieczną bazą materiałowo - techniczną, ani też niezbędnymi dla realizacji tych ambitnych zamierzeń kadrami.

Tak wielkie zadania zrealizowane być mogły w tym czasie jedynie przy pomocy z zewnątrz, a więc - Związku Radzieckiego. Dzięki tej pomocy, 31 października 1944 r. powstała pierwsza uczelnia lotnicza w Polsce Ludowej - zamojska Wojskowa Szkoła Lotnicza WP, a w kwietniu następnego roku odrodziła się po latach wojny dęblińska szkoła lotnicza. Spełniony więc został podstawowy warunek istnienia i rozwoju lotnictwa.

Zamojska szkoła lotnicza stanowiła pień genealogiczny całego szkolnictwa lotniczego Polski Ludowej. Dała również początek odrodzonej uczelni dęblińskiej. Dla przyszłości lotnictwa polskiego ważnym było to, że mogła ona kształcić 1130 przyszłych oficerów i specjalistów lotniczych, w tym - 420 pilotów i nawigatorów. Była więc potężnym kombinatem, przygotowującym grunt do efektywnego działania i rozwoju kadrowego młodego lotnictwa.

Wyodrębniona z niej wiosną 1945 r. OSL w Dęblinie przyjęła główny ciężar szkolenia personelu latającego i stała się później trzonem całego systemu szkolnictwa lotniczego. Pierwsza powojenna promocja w czerwcu 1945 r. zapoczątkowała ważny etap w historii polskiego szkolnictwa lotniczego. Odtąd bowiem lotnictwo polskie

otrzymywało systematycznie nowe zastępy solidnie przygotowanych do służby w jednostkach oficerów, a równocześnie oddanych sprawie Polski Ludowej zaangażowanych działaczy politycznych. Decydującą rolę w procesie odbudowy i powojennego rozwoju dęblińskiej szkoły lotniczej odegrała wszechstronna i braterska pomoc Związku Radzieckiego. Wyrażała się ona głównie w organizacji i wyposażeniu technicznym uczelni, opracowaniu programów szkolenia, zabezpieczeniu materiałowym procesu dydaktyczno - wychowawczego, a zwłaszcza w przekazaniu dla potrzeb szkoły doświadczonej kadry oficerów i podoficerów. Szczególnie zasłużyli się dla szkoły w pierwszym okresie jej rozwoju tacy oficerowie radzieccy jak: ppłk Gołoborodźko, płk Józef Smaga, płk Dymitr Złatoustow, ppłk Borys Bortkiewicz, płk Jerzy Nigof i dziesiątki innych. Im to dęblińska szkoła lotnicza zawdzięcza swoje odrodzenie, pierwszy start i dobry rozwój. W latach 1945 - 1972 mury jej, nie licząc promocji radomskiej, opuściło - 61 promowanych roczników absolwentów, którzy pełnili później służbę w ludowym Lotnictwie Polskim na wszystkich szczeblach dowodzenia. Mało było po wojnie takich oficerów lotnictwa, którzyby przynajmniej cząstką swego życia nie byli z dęblińską uczelnią związani. Do jej absolwentów należy m.in. Dowódca Wojsk Lotniczych - gen.bryg.pil. Henryk Michałowski oraz wielu utalentowanych dowódców jednostek lotniczych i tysiące pilotów.

Największy i najceniejszy wkład do rozwoju kadrowego lotnictwa wniosła dęblińska szkoła lotnicza w pierwszych, a więc najtrudniejszych latach powojennej odbudowy. Tylko do roku 1949 wyszkoliła 570 pilotów i nawigatorów, którzy przejęli później od oficerów radzieckich ster kierowania lotnictwem polskim. W latach późniejszych efektywność pracy uczelni nieustannie wzrastała. Unowocześniał się sprzęt, rozbudowywały obiekty szkoleniowe, wyrastała wykształcona i doświadczona kadra dydaktyczno - wychowawcza. Rezultatem tego było utworzenie Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego, która zapoczątkowała nowy jakościowo etap w rozwoju kadrowym lotnictwa.

Powojenny dorobek dęblińskiej uczelni lotniczej jest więc bogaty i wszechstronny. Mierzy się on setkami tysięcy wylatanych godzin, tysiącami wyszkolonych oficerów i specjalistów lotniczych oraz rozbudową nowoczesnej bazy naukowo - dydaktycznej. Do najważniejszych osiągnięć szkoły w tym okresie należą:

- wykształcenie dla lotnictwa pilotów, nawigatorów, oficerów sztabu, dowódców i specjalistów rozlicznych służb lotniczych;



Przewodniczący Rady Państwa PRL prof. dr H. Jabłoński wśród delegatów z WOSL na Konferencji partyjnej WL 1973 r.

- przygotowanie własnej kadry naukowo - dydaktycznej i instruktorskiej oraz wypracowanie nowoczesnych metod dydaktyczno - - wychowawczych;
- rozbudowa nowoczesnej bazy naukowo - dydaktycznej, która w pełni zabezpieczała proces kształcenia i wychowania oficerów współczesnego lotnictwa wojskowego;
- wypracowanie koncepcji i programu kształcenia gwarantującego wszechstronne przygotowanie absolwentów stosownie do wymogów nowoczesnej podagogiki, poziomu techniki lotniczej i współczesnego pola walki;
- współdziałanie w przygotowaniu kadr dla lotnictwa cywilnego;
- kadrowa, materiałowo - techniczna, organizacyjna i metodyczna pomoc w rozwoju innych ośrodków szkolenia lotniczego;
- aktywny udział w walce o umocnienie władzy ludowej;
- czynne współuczestnictwo w odbudowie gospodarczej i życiu społeczno-politycznym, a także kulturalnym kraju;
- udział w kształtowaniu i wychowaniu obywatelskim młodzieży - - a tym samym - współuczestnictwo w rozwoju oświaty narodowej.

Wszystko to zadecydowało o szczególnych zasługach dęblińskiej szkoły lotniczej w rozwoju i umocnieniu lotnictwa polskiego, szczególnie zaś w przygotowaniu personelu latającego.

W powojennym ćwierćwieczu szkoła dęblińska kształciła:

- podchorążych: pilotów łącznikowych, myśliwskich, szturmowych, bombowych i nawigatorów;
- oficerów na kursach: dowódczo-sztabowych, doskonalenia nawigatorskiego personelu kierowniczego, informacyjno - lotniczych dla oficerów politycznych lotnictwa, instruktorów spadochronowych, pilotów rezerwy, nawigatorów i szefów sztabów rezerwy, doskonalenia oficerów sztabów, oficerów łączności lotniczej, obserwatorów artyleryjskich, pilotów PLL "LOT" i innych;
- specjalistów lotniczych na kursach: strzelców radiotelegrafistów, strzelców pokładowych, starszych silnikowych, meteorologów, podoficerów służby ruchu lotniczego, układaczy spadochronów, specjalistów łączności lotniczej, synoptyków, obserwatorów służby meteorologicznej i innych.

Świadczy to o wszechstronności i bogactwie kierunków działania szkoły, a zarazem jej konkretnym wkładzie do rozwoju lotnictwa polskiego.

Wychowankowie uczelni pełnili po wojnie odpowiedzialne funkcje dowódców jednostek lotniczych, oficerów sztabu, pracowali w placówkach naukowych i uczelniach wojskowych, stanowili trzon kadry lotniczej. Stanowią dziś oni gwarancję nienaruszalności powietrznych granic Polski i ważny czynnik siły obronnej socjalistycznej wspólnoty zjednoczonej Układem Warszawskim.

Niesposób byłoby wymienić nazwiska nawet części współczesnych bohaterów lotnictwa, którzy przypinali skrzydła w dęblińskiej szkole orląt. O wiele łatwiejsze było to w odniesieniu do tych, którzy wyróżnili się w walce, bo tylko taka próba stanowi ewidentne świadectwo skuteczności szkolenia lotnika wojskowego. Niemniej jednak służba w lotnictwie w czasie pokoju nie odbiega zbyt daleko od warunków wojennych. Stąd też, nieraz lotnicy zaglądają niebezpieczeństwu w oczy. Zdarzało się również, że często spoglądali w twarz potencjalnemu przeciwnikowi, strzegąc powietrznych rubieży kraju. Dzięki nim - wychowankom dęblińskiej szkoły lotniczej - polskie niebo stało się bezpieczne.

Dorobek szkoły nie ograniczał się wyłącznie do szkolenia lotniczego. Opuszczali ją - jak wiemy - ludzie wszechstronnie wykształceni dojrzali politycznie i rozwinięci kulturalnie. W odróżnieniu od lat międzywojennych - bramy jej szeroko zostały otwarte dla synów robotników i chłopów, a także wszystkich tych, którzy w innych warunkach nie mogli nawet marzyć o lataniu. Przypinając skrzydła młodzieży robotniczo - chłopskiej, tworzono równocześnie kadry oddanej socjalizmowi ludowej inteligencji, odkrywano przed nią perspektywę awansu społecznego, stwarzano możliwość rozwijania uzdolnień i zamiłowań. Stanowiło to novum w systemie kształcenia kadr lotniczych. Szkoła realizowała marzenia tych, którzy w innych warunkach nie zdołaliby osiągnąć patentu oficera - pilota. Miało to w pierwszych latach po wojnie wszelkie znamiona rewolucji społecznej.

Początki powojennej działalności odradzającej się szkoły dęblińskiej przypadły na pogranicze dwóch epok, albo - jak okres ten nazwał Melchior Wańkowicz - międzyepokę. Stąd też, ścierały się wówczas poglądy i kultury. Rodził się nowy porządek i nowa mentalność, zaś szkoła sposobiła swych wychowanków do współudziału w tworzeniu nowej epoki.

Przyszedł wreszcie czas, że nikogo nie trzeba było przekonywać o możliwości zdobycia patentu oficera - pilota, a kierowanie przez syna nowoczesnym samolotem odrzutowym stało się dla rodziców rzeczą naturalną. Chętnie też ojcowie powierzali swych synów doświadczonym pedagogom uczelni i byli dumni z ich życiowego awansu. "Nasze podziękowania są szczere i tym gorętsze - pisali rodzice ppor.pil. inż. Romana Sandocha - Klara i Telesfor Sandachowie ze wsi Lisówka - - że z naszej biednej chaty pochodzący syn Roman ma szczęście przeżywać tę wspaniałą uroczystość /tj.promocję/".

Dzięki zespołowemu wysiłkowi całej kadry oraz troskliwej opiece ze strony władz państwowych i wojskowych - dęblińska szkoła lotnicza stała się po wojnie pełnowartościowym ośrodkiem dydaktyczno - wychowawczym. Zyskała należny jej autorytet oraz uznanie w kraju i za granicą. Swiadczy o tym nadany jej w roku 1955 Order "Sztandaru Pracy II Klasy oraz w roku 1962 Złote Odznaczenie Jana Krasickiego. Ogromnym wyróżnieniem dla szkoły był udział jej przedstawicieli w trzech kolejnych zjazdach PZPR. W IV i VI Zjeździe Partii uczestniczył komendant WOSL im. Jana Krasickiego - - gen.bryg.pil.dr Józef KOWALSKI, zaś w V Zjeździe - zastępca komendanta do spraw politycznych - płk mgr Marian Woźniak.

Pół wieku minęło, gdy na polskim niebie pojawiła się biało - - czerwona szachownica. Wystarczyło to, by Polacy z narodu kawalerzystów stali się narodem lotników, a huzarskie skrzydła polskiej jazdy przekształciły się w symbol powietrznych rycerzy naszej epoki. Było to rezultatem drzemiącego w narodzie polskim ducha brawury i dążenia do opanowania wciąż nowych dziedzin postępu, ale przede wszystkim było to zasługą niezmordowanego wysiłku polskich szkół lotniczych, które na przestrzeni 60-ciu lat swej działalności potrafiły skutecznie zaszczepić Polakom ducha lotnictwa. Dodajmy przy tym, że niezaprzeczalny prymat dzierżyła zawsze w tej dziedzinie dęblińska uczelnia lotnicza. Stała się ona spadkobierczynią chlubnych tradycji pierwszych szkół lotniczych i od roku 1925 dźwigała na swych barkach główny ciężar kształcenia skrzydlatych obrońców polskiego nieba. Jej wieloletni wysiłek i bogaty dorobek dydaktyczno - wychowawczy stał się decydującym czynnikiem sukcesów lotnictwa polskiego i wszedł na trwałe do jego tradycji. Dziś stanowi integralną część ogólnonarodowego wysiłku w dziedzinie przysposobienia młodzieży do realizacji ambitnych zadań VI Zjazdu i VII Plenum KC PZPR. Przyczynia się do budowy drugiej Polski wkraczającej w etap rozwiniętego socjalizmu.

W 30-letnim dorobku ludowego Wojska Polskiego mieści się więc ewidentny wkład tej zasłużonej dla lotnictwa polskiej uczelni.

III. OSIĄGNIĘCIA DYDAKTYCZNO - WYCHOWAWCZE

1. Etapy rozwojowe procesu dydaktyczno - wychowawczego po II wojnie światowej

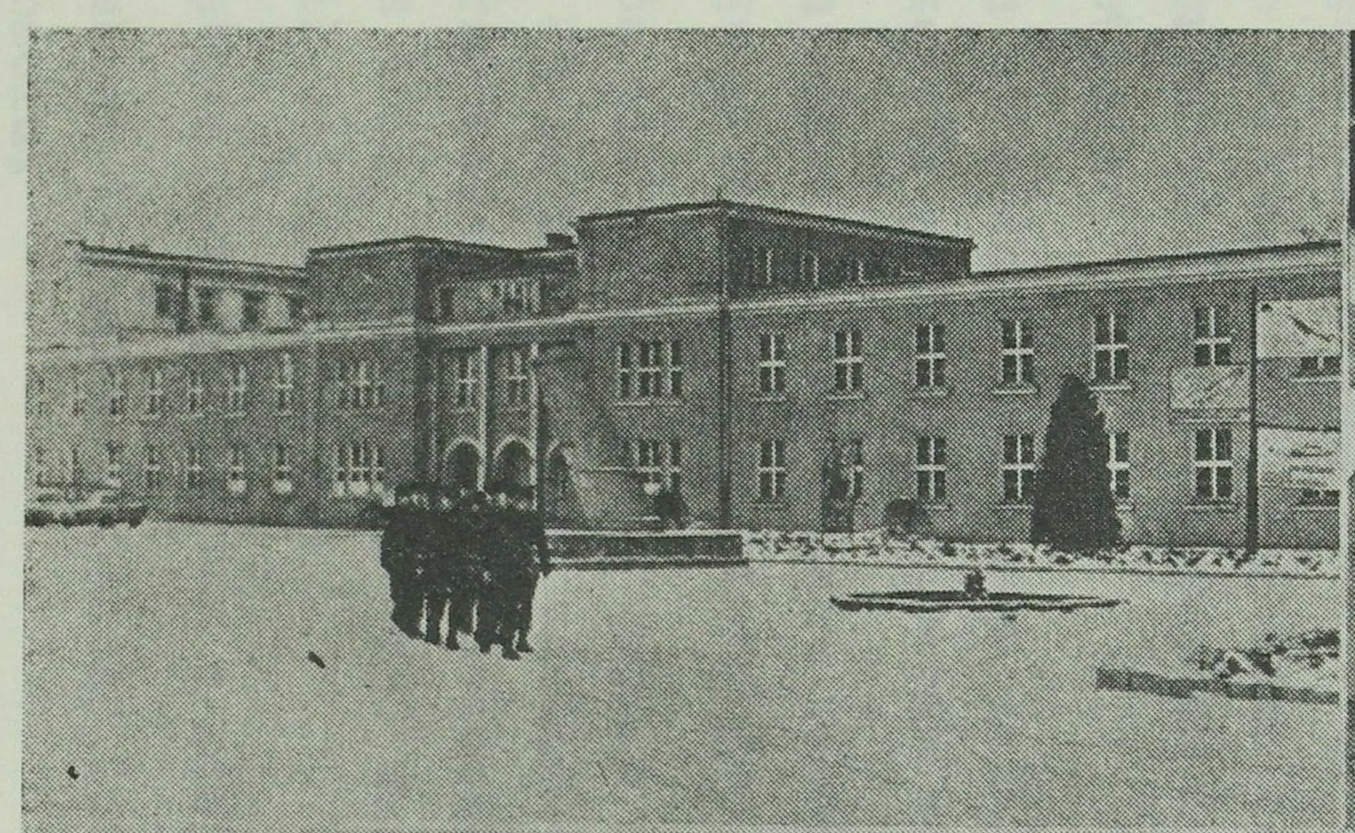
Podstawowe zadanie dęblińskiej szkoły lotniczej od początku jej istnienia sprowadzało się do przygotowania personelu latającego dla potrzeb lotnictwa wojskowego i z tego też względu proces dydaktyczno - wychowawczy, służący realizacji zadania stanowił zawsze - niezależnie od etapu jej rozwoju - główną treść działalności szkoły.

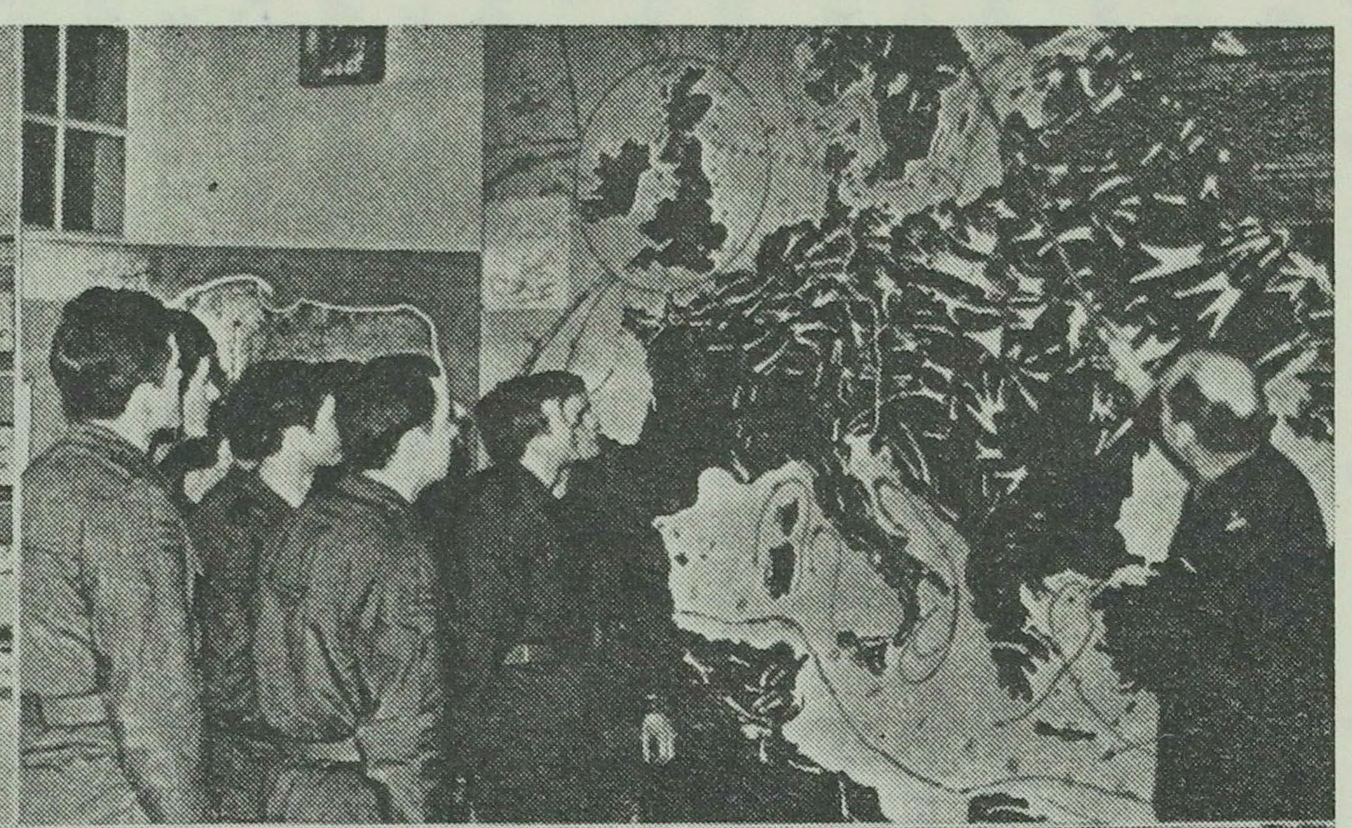
Proces dydaktyczno - wychowawczy w dęblińskiej "Szkole Orląt" podlegał od zarania jej istnienia ciągłej ewolucji, zarówno co do zakresu jak i treści, w zależności od aktualnych i perspektywicznych potrzeb i możliwości szkolenia personelu latającego, aktualnych koncepcji wykorzystania lotnictwa w ewentualnym konflikcie zbrojnym, rozwoju techniki lotniczej i sposobów jej wykorzystania na polu walki, struktur organizacyjnych wojskowego szkolnictwa lotniczego oraz wymagań ideowo - moralnych i bojowych stawianych wojskowemu personelowi latającemu.

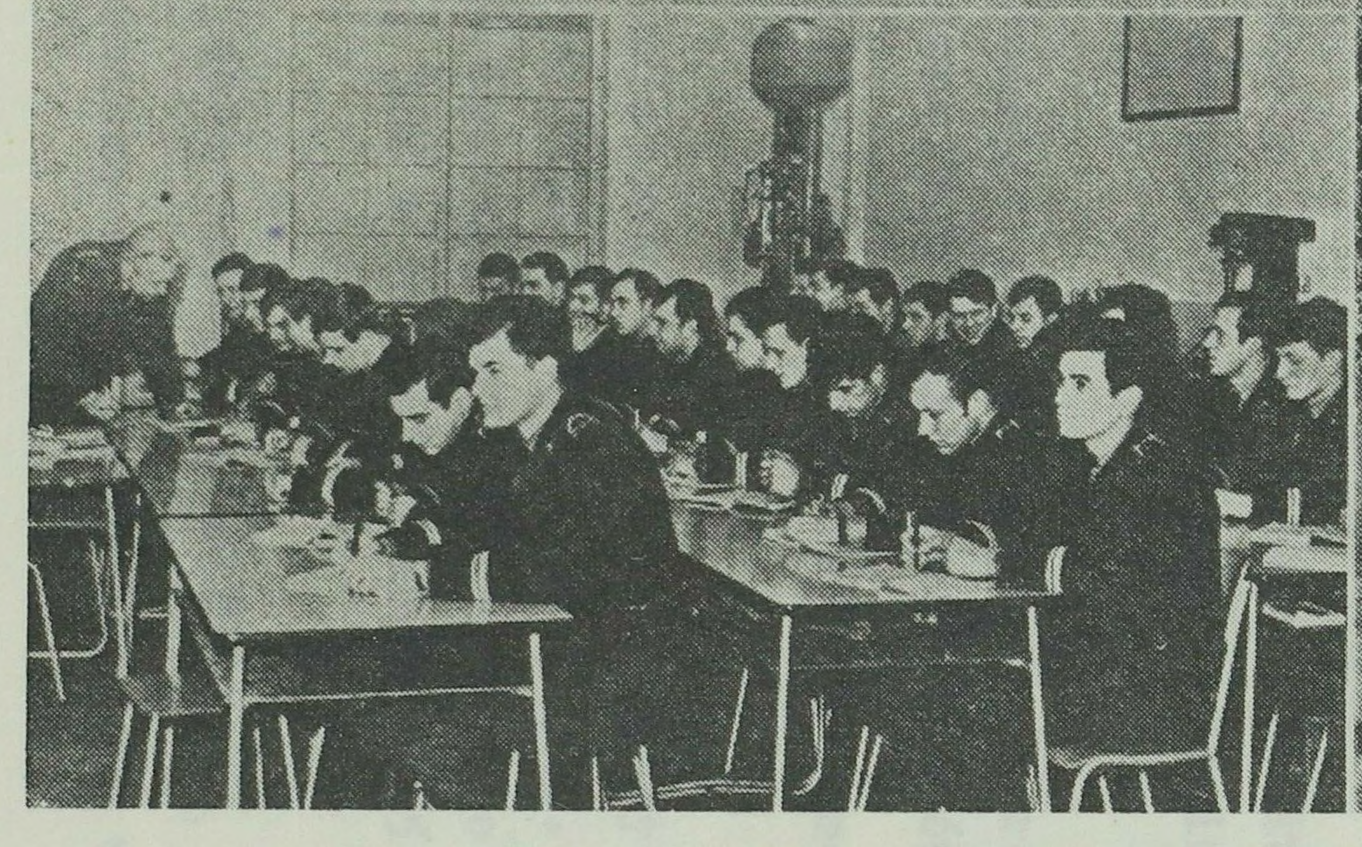
Istotnymi czynnikami determinującymi dodatkowo cele, zakres i treść programów szkolenia podchorążych były również: obowiązująca aktualnie doktryna polityczno - wojskowa, sytuacja międzynarodowa i wiążące się z nią potrzeby obronne państwa, potencjał ekonomiczno-militarny państwa oraz możliwości materiałowo - techniczne i kadrowe szkoły.

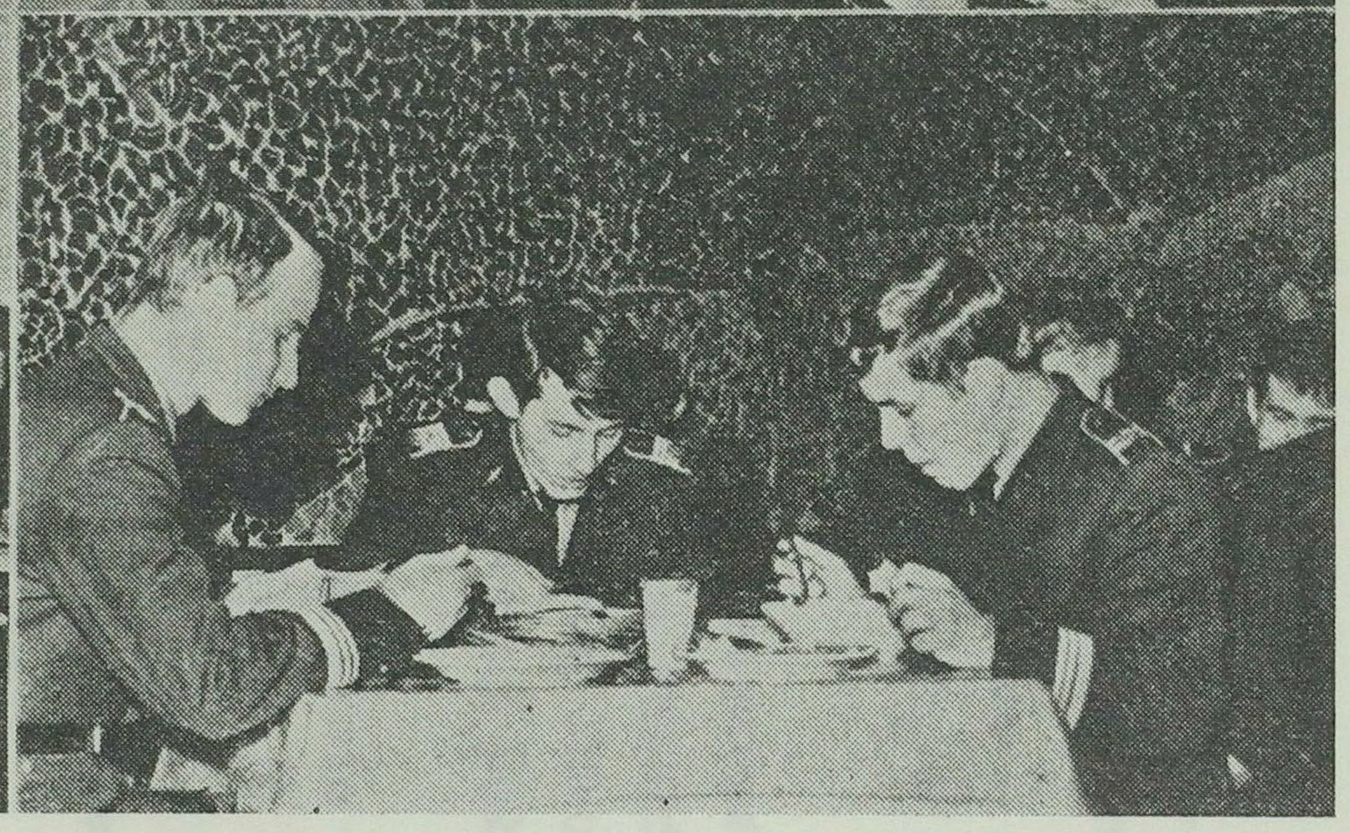
Zasadnicze zmiany zachodzące w latach powojennych w rozwoju procesu dydaktyczno - wychowawczego dęblińskiej szkoły lotniczej można usystematyzować wg 4 następujących okresów:

I. Lata 1945 - 1949 - kształtowanie się procesu dydaktyczno-wychowawczego w oparciu o programy i wzory radzieckie oraz tradycje i doświadczenia własne, w przystosowaniu do potrzeb odbudowującego się po drugiej wojnie światowej lotnictwa polskiego.









Tutaj, w Szkole Dęblińskiej słuchacze zdobywają podstawy wiedzy niezbędnej dla oficera pilota-inżyniera współczesnego lotnictwa wojskowego. Studia oparte są o bogatą bazę naukową oraz wysokokwalifikowaną kadrę naukowo - dydaktyczną, przy równoczesnym zapewnieniu słuchaczom odpowiednich warunków materialno - bytowych.

Biblioteka Główna UMG
Nr ewid. _____
w.

II. Lata 1950 - 1956 - doskonalenie i intensyfikacja procesu dydaktyczno - wychowawczego w związku z potrzebami ilościowego i jakościowego rozwoju lotnictwa wojskowego wyposażonego głównie w samoloty tłokowe.

III. Lata 1957 - 1967 - dostosowanie procesu dydaktyczno - wychowawczego do specyfiki szkolenia na samolotach odrzutowych.

IV. Lata 1968 - 1973 - dostosowanie procesu dydaktyczno - wychowawczego do potrzeb lotniczych jednostek liniowych, w warunkach Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Zgodnie z dyrektywą Naczelnego Dowództwa Armii Czerwonej z dnia 3.X.1944 r. oraz rozkazem Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego nr 91 z dnia 31.X.1944 r., powołano do życia Wojskową Szkołę Lotniczą Wojska Polskiego oraz 15 samodzielny zapasowy pułk lotniczy, wyznaczając na miejsce ich postoju Zamość.

Wojskowa Szkoła Lotnicza WP utworzona została na bazie 6 Armijnej Szkoły Lotniczej Armii Czerwonej stacjonującej w Czkałowie, zaś 15 Samodzielny Zapasowy Pułk Lotniczy na bazie przeformowanego 16 Szkolno - treningowego Pułku Lotniczego stacjonującego w Kluczewce.

Nowo zorganizowana Wojskowa Szkoła Lotnicza miała, według pierwotnych założeń, obejmować 2 podstawowe piony szkolenia, a mianowicie:

1. Pion szkolenia personelu latającego: pilotów, nawigatorów, strzelców pokładowych, oraz strzelców radiotelegrafistów.

2. Pion szkolenia personelu technicznego: mechaników i pomocniczego personelu technicznego.

Praca pierwszej po II wojnie światowej Wojskowej Szkoły Lotniczej WP zainaugurowana została w dniu 2 stycznia 1945 r.

Wyprzedzając rozkaz Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego nr 86 z dnia 13 kwietnia 1945 r., już w połowie marca 1945 roku nastąpił jej podział na:

1. Wojskową Szkołę Pilotów z miejscem postoju w Dęblinie.

2. Wojskową Techniczną Szkołę lotniczą z miejscem postoju w Zamościu.

Powyższa reorganizacja zapoczątkowała w zasadzie pierwszy powojenny etap działalności dydaktyczno - wychowawczej dęblińskiej "Szkoły Orląt".

Pierwszy kurs pilotów na samolotach UT-2 rozpoczął się jeszcze w Zamościu i trwał od 2 stycznia 1945 - 15 czerwca 1945 r.

W miesiącu lutym 1945 r. miały miejsce egzaminy przejściowe dopuszczające podchorążych do szkolenia praktycznego w powietrzu.

W marcu tegoż roku rozpoczęli loty pierwsi podchorążowie piloci po krótkim, bo zaledwie 2-miesięcznym kursie teoretycznym.

Szkolenie praktyczne w powietrzu ograniczało się wyłącznie do lotów po kręgu, lotów do strefy oraz kilku tras, a całość programu zamykała się w granicach 18 - 20 godzin lotów, plus 6-8 godzin nalotu w ramach programu instruktorsko - metodycznego. Promocja absolwentów tego kursu odbyła się 20.6.1945 r. Była to pierwsza promocja pilotów polskich w dęblińskiej "Szkole Orląt" po odzyskaniu niepodległości.

Prawie wszyscy absolwenci tego kursu pozostali w szkole jako instruktorzy na samolotach szkolnych.

Po zakończeniu szkolenia podstawowego w czerwcu 1945 roku, pozostała grupa 30 młodych pilotów przechodzi przeszkolenie na samolotach bojowych Jak-9 i IŁ-2, w Sadkowie koło Radomia. Program szkolenia praktycznego na samolotach bojowych wynosił również około 18 - 20 godzin lotów i obejmował loty po kręgu, loty do strefy oraz loty trasowe.

Promocja absolwentów tego kursu miała miejsce w dniu 21.6. 1946 r. i prawie wszyscy absolwenci tego kursu zostali w szkole jako instruktorzy na samolotach bojowych.

W pierwszym okresie działalności szkoły chodziło w głównej mierze o to, aby w możliwie jak najkrótszym czasie: wyszkolić niezbędną ilość personelu latającego, która mogłaby zastąpić pełniących służbę w szkole i w Lotnictwie Polskim lotników radzieckich, przygotować średnią i wyższą kadrę dowódczą i sztabowo - lotniczą w celu przejęcia dowodzenia od oficerów radzieckich, intensywnie szkolić młodą kadrę lotniczą dla zaspokojenia potrzeb aktualnych i rezerw ludowego Lotnictwa Polskiego.

Zadaniu temu podporządkowany był w latach 1945 - 1949 całokształt procesu dydaktyczno - wychowawczego i główny wysiłek szkoleniowy dęblińskiej "Szkoły Orląt".

Programy szkolenia były wówczas bardzo krótkie, a proces dydaktyczno - wychowawczy był bardzo intensywny.

Dla przykładu wystarczy stwierdzić, że szkolenie pilotów trwało wówczas od 6 - 10 miesięcy, a szkolenie nawigatorów 1 rok.

Główny nacisk kładziony był na szkolenie praktyczne w powietrzu,któremu podporządkowane było pojmowane utylitarnie szkolenie teoretyczne.

Jeżeli nawet, szczególnie w odniesieniu do pilotów okresy szkolenia były przedłużane, to wiązało się to głównie z brakami natury materiałowo - technicznej i kadrowej, a tym samym zmniejszoną przepustowością eskadr szkolenia podstawowego.

W pierwszych latach tego okresu szkoła kształciła:

- pilotów łącznikowych na samolotach PO-2;
- pilotów łącznikowych na samolotach UT-2;
- pilotów myśliwskich na samolotach Jak-9;
- pilotów szturmowych na samolotach 1Ł-2;
- pilotów bombowych na samolotach Pe-2;
- nawigatorów na samolotach PO-2, Szcze-2, Pe-2;
- strzelców pokładowych i strzelców radiotelegrafistów na samoloty Pe-2, 1Ł-2 oraz samoloty transportowe.

Po rozwiązaniu w lutym 1946 roku 15 samodzielnego zapasowego pułku lotniczego zadania szkoły jeszcze bardziej się zwiększyły, gdyż doszło dodatkowe szkolenie pilotów transportowo-łącznikowych na samolotach PO-2 oraz młodszych specjalistów lotniczych.

Ponadto w ramach przygotowania kadr lotniczych dla potrzeb własnych, potrzeb Wojsk Lotniczych oraz realizacji dorywczych zadań stawianych przez Dowództwo Wojsk Lotniczych, szkoła prowadziła w tym okresie cały szereg kursów według bardzo zróżnicowanych programów i terminów szkolenia: kursy dowódców pułków i eskadr lotniczych, kursy oficerów sztabów lotniczych, kursy personelu kierowniczego służby nawigatorskiej oraz inne kursy młodszych specjalistów lotniczych.

W jesieni 1948 r. przystąpiono do szkolenia podchorążych rezerwy, a od wiosny 1949 roku zaczęto również szkolić pilotów dla potrzeb lotnictwa cywilnego oraz organizacji "Służba Polsce".

Głównym zadaniem szkoły w tym okresie, podobnie zresztą jak i w innych okresach, było szkolenie i wychowywanie pilotów nawigatorów wojskowych, charakteryzujących się wysokimi walorami ideowo-moralnymi oraz dobrym opanowaniem techniki pilotażu podstawowego i nawigowania samolotu.

W toku procesu dydaktyczno - wychowawczego starano się uczniom wpoić:

- poczucie głębokiego patriotyzmu i internacjonalizmu oraz bezgranicznego oddania sprawie Polski Ludowej;
- rozumienie obowiązków służbowych i poczucia odpowiedzialności pilota /nawigatora/ za wykonanie zadania, życie załogi i całość powierzonego im sprzętu;

- wiarę we własne siły, własny sprzęt, wytrwałe dążenie do opanowania nawyków lotniczych, inicjatywę, wolę zwycięstwa, a także siłę charakteru pozwalającą pokonywać wszelkie trudy i znoje służby wojskowej;
- głębokie rozumienie dyscypliny wojskowej i jej roli w zabezpieczeniu właściwego współdziałania i wzajemnej pomocy w czasie wykonywania zadania bojowego.

Jak już wspomniano, dęblińska szkoła lotnicza dążyła w tym okresie do jak najlepszego kształtowania odpowiednich cech ideowo-moralnych oraz charakterologicznych swych uczniów, zapoznawała ich z podstawami wiedzy lotniczej, niezbędnej do wykonywania lotów, z zakresu budowy i eksploatacji silnika, teorii lotu i nawigacji oraz szkoliła w pilotażu podstawowym.

Dalszy proces szkolenia i doskonalenia wiedzy, umiejętności i nawyków lotniczych odbywał się w pułkach bojowych, gdzie absolwenci opanowywali technikę pilotowania w różnych warunkach meteorologicznych, w dzień i w nocy oraz elementy zastosowania bojowego.

Programy szkolenia teoretycznego i praktycznego w powietrzu oparte były na doświadczeniach radzieckich szkół lotniczych oraz doświadczeniach okresu wojny.

W zakres programu szkolenia teoretycznego wchodziły następujące działy przedmiotowe:

- wychowanie społeczno - polityczne;
- wykształcenie ogólne;
- wyszkolenie techniczno - eksploatacyjne;
- wyszkolenie specjalistyczno - lotnicze;
- wyszkolenie ogólnowojskowe.

Zakres i wzajemne proporcje godzinowe tych działów były bardzo zróżnicowane, co wynikało z rozwiązywanych każdorazowo zadań szkoleniowych, przygotowania ogólnego uczniów oraz możliwości materiałowo - technicznego.

W latach 1945 - 1946 dominowało wyszkolenie techniczno - eksploatacyjne, specjalistyczno - lotnicze i taktyczne, dopiero w latach 1947 - 1949 zmienione zostały zakres i proporcje godzinowe poszczególnych działów przedmiotowych.

Ogólny czas szkolenia dzielił się na dwa okresy: teoretyczny i praktyczny.

Pierwszy okres teoretyczny, realizowany był w Wydziale Szkolenia, głównie w ramach 4 cykli przedmiotowych: taktyki lotnictwa,

budowy samolotów i teorii lotu, nawigacji i bombardowania, strzelania powietrznego i łączności lotniczej.

Wyszkolenie ideowo - polityczne prowadzone było przez Wydział Polityczno - Wychowawczy OSL i dopiero w marcu 1947 r. utworzony został cykl przedmiotów polityczno-wychowawczych.

Wyszkolenie ogólnowojskowe /regulaminy, musztra, szkolenie ogniowe, chemiczne i fizyczne/ realizowane było początkowo w zapasowym dywizjonie szkolnym, a później w kampanii szkolno - - przygotowawczej.

W zakres przedmiotów ogólnokształcących wchodziła matematyka, fizyka i język obcy.

Realizacja tych przedmiotów była konieczna ze względu ze względu na zróżnicowany poziom przygotowania ogólnego uczniów.

Okresy szkolenia teoretycznego były różne. Pierwsze kursy pilotów i nawigatorów, które rozpoczęły naukę w Zamościu jesienią 1944 r. przechodziły tylko 2-miesięczny okres szkolenia teoretycznego. Na następnych kursach szkolenie teoretyczne trwało średnio 5 - 6 miesięcy.

Dopiero od wiosny 1947 roku długotrwałość kursów pilotów i nawigatorów przedłużona została do 2 lat, w tym 1 rok szkolenia teoretycznego i drugi rok szkolenia praktycznego w powietrzu.

Od tego czasu zaczęto zwracać coraz większą uwagę na pogłębianie treści dydaktyczno - wychowawczej programów i metodykę szkolenia lotniczego, zarówno teoretycznego, jak i praktycznego w powietrzu.

W odróżnieniu od lat 1945 - 1946, kiedy to zasadniczym celem szkoły było jak najszybsze przygotowanie pilotów i nawigatorów posiadających niezbędne minimum wiedzy teoretycznej i nawyków lotniczych, potrzebnych w walce, od roku 1947 miała dęblińska szkoła lotnicza kształcić oficerów lotnictwa odznaczających się obok wiedzy, umiejętności i nawyków lotniczych - szerszym niż do tego czasu zakresem wiedzy ogólnej, politycznej, ogólnowojskowej i specjalistyczno - lotniczej.

Szkolenie teoretyczne pilotów odbywało się w 2 okresach, uwarunkowanych koniecznością przygotowania uczniów do szkolenia praktycznego w powietrzu na 2 typach samolotów: podstawowym i bojowym.

Szkolenie teoretyczne odbywało się w zasadzie w okresie zimowym.

Program szkolenia teoretycznego pilotów /myśliwskich, szturmowych i bombowych/ wynosił około 900 godzin.

W podobny sposób przebiegało w latach 1945 - 1946 szkolenie nawigatorów, z tym, że jego program teoretyczny był znacznie obszerniejszy, ukierunkowany na problematykę nawigatorską /nawigację, bombardowanie, meteorologię/ oraz strzelanie powietrzne, łączność lotniczą i taktykę lotnictwa bez wyraźnego podziału na okresy szkolenia teoretycznego i praktycznego w powietrzu.

Szkolenie praktyczne nawigatorów w powietrzu obejmowało loty nawigacyjne, radionawigacyjne, rozpoznanie wzrokowe i fotograficzne na samolotach PO-2 i Szcze-2, dzienne i nocne loty ze strzelaniem powietrznym do celów powietrznych i naziemnych, bombardowanie na samolocie PO-2 oraz loty bojowe na samolotach Pe-2.

Pierwsza po wojnie promocja nawigatorów miała miejsce w Dęblinie, w lutym 1946 roku.

Do połowy 1945 roku szkolenie teoretyczne i praktyczne było bardzo intensywne i odbywało się w trudnych warunkach materiałowo - technicznych i socjalno - bytowych.

Zajęcia teoretyczne prowadzone były po 10 godzin dziennie, plus 2 godziny obowiązkowej nauki własnej.

Dopiero po zakończeniu wojny, rozkazem Dowódcy Wojsk Lotniczych nr 074 z dnia 14.V.1945 roku, wprowadzono 8 godzinny dzień zajęć.

Dalsza normalizacja warunków w tym względzie nastąpiła wiosną 1947 roku, po przejściu szkoły na etat pokojowy.

Ujednolicono wówczas organizację szkolenia, która zakładała rozpoczynanie roku szkolnego w dniu 1 grudnia, szkolenie teoretyczne do 31 marca, szkolenie praktyczne w powietrzu od 1 maja do 30 września.

Kwiecień i październik przewidziane były na egzaminy /przejściowe, końcowe/, zaś listopad na urlopy podchorążych i przygotowanie do rozpoczęcia nowego roku szkolnego.

Porządek dnia przewidywał odtąd 6-7 godzin zajęć lekcyjnych, 1 godzinę treningu /nawigacja, odbiór sygnałów telegraficznych , szkolenie ogólnowojskowe/ oraz 3 godziny obowiązkowej nauki własnej.

W latach 1950 - 1956 programy szkolenia teoretycznego obejmowały przedmioty: społeczno-polityczne, ogólnokształcące, ogólnowojskowe, techniczno-eksploatacyjne, taktyczne i specjalistyczno - lotnicze. W okresie tym istniała nadal konieczność realizacji przedmiotów ogólnokształcących, szczególnie z zakresu matematyki, fizyki, języka polskiego i języków obcych, gdyż większość uczniów nie posiadała wykształcenia średniego.

Zarówno z pilotami jak i nawigatorami realizowane były bardzo zbliżone do siebie, pod względem zakresu i treści, programy z przedmiotów społeczno - politycznych, ogólnokształcących i ogólno-wojskowych.

Przeważająca większość godzin zajęć programowych realizowana była w okresach szkolenia teoretycznego w Wydziale Szkolenia, część natomiast podczas szkolenia praktycznego w powietrzu, w filiach Wydziału Szkolenia istniejących na lotniskach polowych przy eskadrach szkolnych.

Zajęcia teoretyczne trwały 7 ÷ 8 godzin dziennie i uzupełniane były dodatkową pracą ucznia w ramach obowiązkowej nauki własnej.

Szkolenie teoretyczne pilotów prowadzone było w 2 okresach poprzedzających odpowiednie okresy szkolenia praktycznego w powietrzu na samolocie podstawowym i bojowym.

W programach szkolenia teoretycznego pilotów dominowały przedmioty techniczno-eksploatacyjne i specjalistyczno-lotnicze, związane z konkretnym typem samolotu podstawowego i bojowego /teoria lotu, budowa i eksploatacja silnika i płatowca, uzbrojenie lotnicze, nawigacja, strzelanie powietrzne, szkolenie taktyczne/.

W programach szkolenia teoretycznego nawigatorów gros godzin przeznaczone było na nawigację, bombardowanie, strzelanie powietrzne, łączność lotniczą i taktykę lotnictwa.

Nauka w szkole kończyła się egzaminem państwowym, przyjmowanym przez komisję egzaminacyjną, wyznaczaną rozkazem Dowódcy Wojsk Lotniczych. Egzamin ten obejmował sprawdzenie przygotowania teoretycznego i praktycznego podchorążych do służby w lotniczych jednostkach liniowych z następujących przedmiotów: wyszkolenie polityczne, musztra, regulaminy, wyszkolenie ogniowe, wychowanie fizyczne, nawigacja, łączność lotnicza, silnik, płatowiec, strzelanie powietrzne i szkolenie taktyczne.
Oddzielnie kontrolowane było wyszkolenie praktyczne w powietrzu.

W latach 1950 - 1951 samoloty UT-2 zostają zastąpione nowocześniejszymi samolotami typu Jak-18, natomiast w latach 1952 - - 1954 szkoła otrzymuje samoloty konstrukcji polskiej:Junak-2 i Junak-3.

W tym samym okresie stopniowo zamienia się samoloty Pe-2 na UTB, IŁ-2 na IŁ-10, niemniej jednak program szkolenia praktycznego w powietrzu, zarówno podstawowy jak i na samolotach bojowych pozostaje bez zmiany.

Piloci po ukończeniu szkoły doskonalą swoje kwalifikacje w zakresie zastosowania bojowego w lotniczych jednostkach liniowych.

W 1951 roku powstają 2 szkoły lotnicze, a mianowicie:

- Oficerska Szkoła Lotnicza w Dęblinie /OSL-4/ z zadaniem szkolenia pilotów bombowych, transportowych, łącznikowych i nawigatorów;
- Oficerska Szkoła Lotnicza w Radomiu /OSL-5/ z zadaniem szkolenia pilotów myśliwskich.

Szkoła Radomska już w roku 1953 otrzymuje samoloty odrzutowe Jak-17 oraz Jak-23, a w roku 1954 samoloty MiG-15.

Szkoła dęblińska otrzymuje samoloty MiG-15 i IŁ-28 w roku 1955.

Dodać tu trzeba, że w szkoleniu teoretycznym w pierwszej połowie lat 50 występowały liczne braki.
Ogólnie cechowała je nadal pewna powierzchowność i instruktywność. Założenia programowe z przedmiotów techniczno - eksploatacyjnych i specjalistyczno - lotniczych przewidywały nauczanie podchorążych elementarnych podstaw określonej dziedziny wiedzy lotniczej, stanowiącej niezbędny warunek przystąpienia do szkolenia praktycznego w powietrzu na określonym typie samolotu.

Realizacja przedmiotów teoretycznych służyła więc nadal prawie wyłącznie jak najlepszemu przygotowaniu uczniów do wykonywania programów szkolenia praktycznego w powietrzu na samolocie podstawowym i bojowym.
Ponadto częściowa realizacja programów szkolenia teoretycznego odbywała się na lotniskach polowych, co nie zawsze sprzyjało właściwemu opanowywaniu ich treści przez podchorążych.

Opuszczający uczelnię absolwenci nie otrzymywali wprawdzie gruntownej wiedzy teoretycznej, lecz mieli rozbudzoną potrzebę dalszego kształcenia i byli należycie przygotowani do dalszego szkolenia w lotniczych jednostkach liniowych w zakresie zastosowania bojowego.

Gruntowna reorganizacja systemu kształcenia kadr lotniczych w dęblińskiej szkole lotniczej nastąpiła w latach 1956 - 1959, w związku z wprowadzeniem do lotnictwa techniki odrzutowej.

Przeprowadzone wówczas zmiany organizacyjne, kadrowe i programowe zapoczątkowały daleko posuniętą modernizację procesu dydaktyczno - wychowawczego w szkole.

Do zasadniczych reform przeprowadzonych w systemie szkolenia kadr lotniczych, które wydatnie wpłynęły na jakość przygotowania absolwentów szkoły, zaliczyć należy:

- ujednolicenie i integracja szkolenia lotniczego w aeroklubach na obozach lotniczego przysposobienia wojskowego, w OSL oraz w lotniczych jednostkach liniowych;
- podniesienie wymaganego od kandydatów do OSL cenzusu wykształcenia do poziomu szkoły średniej;
- przedłużenie nauki w szkole do 2,5 lat, a od roku 1962 do 3 lat;
- znaczne rozszerzenie programów szkolenia teoretycznego i praktycznego podchorążych z zakresu zastosowania bojowego;
- udoskonalenie metodyki szkolenia lotniczego i procesu wychowywania podchorążych.

Od 1956 roku przyjmowani byli do szkoły wyłącznie kandydaci z maturą oraz po przeszkoleniu na obozach lotniczego przysposobienia wojskowego /LPW-1 - szybowce; LPW-2 - samoloty tłokowe/, a dla podchorążych naboru 1955 roku zorganizowano uzupełniające kursy maturalne w Wojskowym Ośrodku Szkolenia Ogólnokształcącego /WOSO/ przy Szkole Lotniczej w Radomiu. Skierowanie podchorążych nie posiadających wykształcenia średniego do WOSO przedłużało ich pobyt w szkole do 3,5 lat.

Wprowadzenie wstępnego szkolenia lotniczego w ramach aeroklubów i LWP przyczyniło się do lepszego ukierunkowania nauki w OSL, a odciążenie szkoły od potrzeby uzupełniania wykształcenia średniego podchorążych stworzyło możliwość znacznego rozszerzenia programów szkolenia teoretycznego i praktycznego w powietrzu, co w konsekwencji pozwoliło przygotować absolwentów o poziomie III klasy pilota /nawigatora/ wojskowego.

Od 1956 roku wcielanie kandydatów do szkoła odbywało się raz w roku w jesieni, a w latach 1962 ÷ 1969 rok szkolny rozpoczynał się każdorazowo w miesiącu styczniu.

Od połowy lat 60 rozbudowany zostaje znacznie program szkolenia teoretycznego. Rozszerzono w nim, pod względem treści specjalistyczno - lotniczych i ideowo - wychowawczych, przedmioty istniejące i wprowadzano nowe przedmioty. Ustabilizował się również ostatecznie 3-letni okres szkolenia.

Szkolenie praktyczne w powietrzu zostało zmodernizowane i harmonijnie zsynchronizowane ze szkoleniem teoretycznym, wychowaniem ideowo - politycznym i szkoleniem ogólnowojskowym.

Początkowo 2,5-letni, a później 3-letni program szkolenia obejmował:

- szkolenie unitarne;
- szkolenie teoretyczne;
- szkolenie praktyczne w powietrzu na samolocie przejściowym;
- szkolenie praktyczne w powietrzu na samolocie bojowym.

Szkolenie unitarne obejmowało głównie przedmioty ogólnowojskowe oraz, częściowo przedmioty społeczno-polityczne.

Celem szkolenia unitarnego było wdrożenie kandydatów do służby wojskowej poprzez regulaminy wojskowe, musztrę, wyszkolenie ogniowe oraz podstawy taktyki walki piechoty.

Okres ten kończył się przysięgą wojskową, składaną od roku 1961 w rocznicę Wyzwolenia Warszawy /17 styczeń/, a od roku 1962 w miesiącu marcu. W dniu złożenia przysięgi kandydat uzyskiwał tytuł podchorążego i rozpoczynał właściwy okres szkolenia teoretycznego.

Program szkolenia teoretycznego obejmował przedmioty społeczno - - polityczne, języki obce, przedmioty ogólnowojskowe, przedmioty techniczno-eksploatacyjne, przedmioty specjalistyczno-lotnicze oraz przedmioty taktyczne.

Celem szkolenia społeczno - politycznego było wyposażenie absolwentów w określony zasób wiedzy o zjawiskach społeczno - - politycznych i ekonomicznych współczesnego świata, ukształtowanie ich sylwetek ideowo-politycznych oraz przygotowanie absolwentów do samodzielnej pracy ideowo - wychowawczej z żołnierzami.

Po 1956 roku zakres tego szkolenia został znacznie rozszerzony i obejmował następujące przedmioty: filozofię marksistowską, ekonomię polityczną, historię ruchu robotniczego, pedagogikę wojskową, psychologię wojskową oraz wybrane zagadnienia z dziedziny prawa wojskowego.

Program szkolenia z przedmiotów społeczno - politycznych realizowany był przez cały czas pobytu podchorążych w szkole, zarówno w okresach szkolenia teoretycznego, jak i w okresach szkolenia praktycznego w powietrzu.

Duży nacisk kładziony był na naukę języków obcych, a w szczególności języka rosyjskiego, z tym, że nauczanie języków obcych nie było w pełni przystosowane do potrzeb praktycznych pilota.

Szkolenie ogólnowojskowe stanowiło kontynuację szkolenia unitarnego i jego głównym zadaniem było przygotowanie oficera - - dowódcy.

Szczególną uwagę zwracano w tym okresie na wychowanie fizyczne i kondycję psychofizyczną podchorążych, wzbogacając program z wychowania fizycznego o gimnastykę na specjalnych lotniczych przyrządach gimnastycznych, mającą przygotowywać podchorążych pod względem kondycyjnym do lotów na samolotach odrzutowych.

Programy przedmiotów techniczno - eksploatacyjnych, specjalistyczno - lotniczych i taktycznych uległy gruntownym przeobrażeniom związanym z potrzebami szkolenia na sprzęcie odrzutowym oraz ogólnym rozwojem nauki, techniki lotniczej i myśli taktycznej w skali światowej.

Czynnikiem wzbogacającym efektywność szkolenia i wychowywania w latach 60 było wdrożenie do praktyki osiągnięć nowoczesnej pedagogiki wojskowej, Dzięki temu, proces dydaktyczno - wychowawczy został znacznie pogłębiony i opierał się w dużej mierze na samokształceniu podchorążych.

Nie chodziło już tylko o to, aby podchorąży posiadał niezbędny zakres wiedzy lotniczej, lecz również o przygotowanie go do samodzielnej pracy w lotniczych jednostkach liniowych oraz wyrobieniu u niego potrzeby i umiejętności stałego pogłębiania swojej wiedzy lotniczo - technicznej i taktycznej na drodze samokształcenia.

Nauka w OSL traktowana była jako etap wstępny do dalszego doskonalenia jej absolwentów, bądź drogą samokształcenia bądź też dalszych studiów w uczelniach wojskowych i cywilnych.

Do podstawowych form szkolenia teoretycznego należały wykłady, ćwiczenia praktyczne, repetytoria, a od połowy lat 60 zaczęto prowadzić w cyklach przedmiotowych badania nad stopniowym upowszechnianiem najnowszych osiągnięć pedagogiki, takich jak nauczania problemowe i programowane.

Od roku 1958 dęblińska szkoła lotnicza zaprzestaje szkolenia nawigatorów oraz pilotów bombowych stając się, podobnie jak Szkoła Radomska, "szkołą myśliwską".

Od roku 1958 a więc od powstania pułków szkolnych i szkolno - - bojowych notuje się olbrzymi skok jakościowy w szkoleniu praktycznym w powietrzu.

Uczniowe szkolą się przez 3 lata: w pierwszym roku wyłącznie teoria, w drugim - szkolenie na samolotach przejściowych TS-8, które stopniowo zmieniane były na samoloty TS-11 "Iskra", trzeci rok - szkolenie na samolotach odrzutowych Lim-2 i UTI MiG-15.

Pierwsza promocja absolwentów kursu pilotów na samolotach odrzutowych, szkolonych wg programu 3-letniego miała miejsce w marcu 1959 r., a ostatnia w 1970 r.

W roku 1965 zostaje rozwiązana Szkoła Radomska, a prowadzone przez nią szkolenie przejmuje OSL im. Jana Krasickiego w Dęblinie. Następuje dalsza modernizacja programu szkolenia praktycznego w powietrzu, w wyniku której absolwent po zakończeniu szkolenia otrzymuje III klasę pilota wojskowego, tzn. potrafi działać w składzie klucza w dzień w zwykłych warunkach atmosferycznych, lata w dzień w trudnych warunkach atmosferycznych oraz w nocy w zwykłych warunkach atmosferycznych.

W roku 1968 Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego przekształcona została na Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą i w ten sposób zapoczątkowany został dalszy jakościowy skok w dziedzinie przygotowania teoretycznego i praktycznego jej absolwentów dla potrzeb współczesnego lotnictwa wojskowego.

Program szkolenia Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, w porównaniu do programu Oficerskiej Szkoły Lotniczej, różni się przede wszystkim wprowadzeniem nowych przedmiotów ogólnokształcących i ogólnotechnicznych.

W skład przedmiotów ogólnokształcących weszły: matematyka wyższa, fizyka, chemia, rysunek techniczny i języki obce, a w skład przedmiotów ogólnotechnicznych: wytrzymałość materiałów, mechanika techniczna, aerodynamika, rozwiązania konstrukcyjne silnika i płatowca, podstawy automatyki, elektronika i inne.

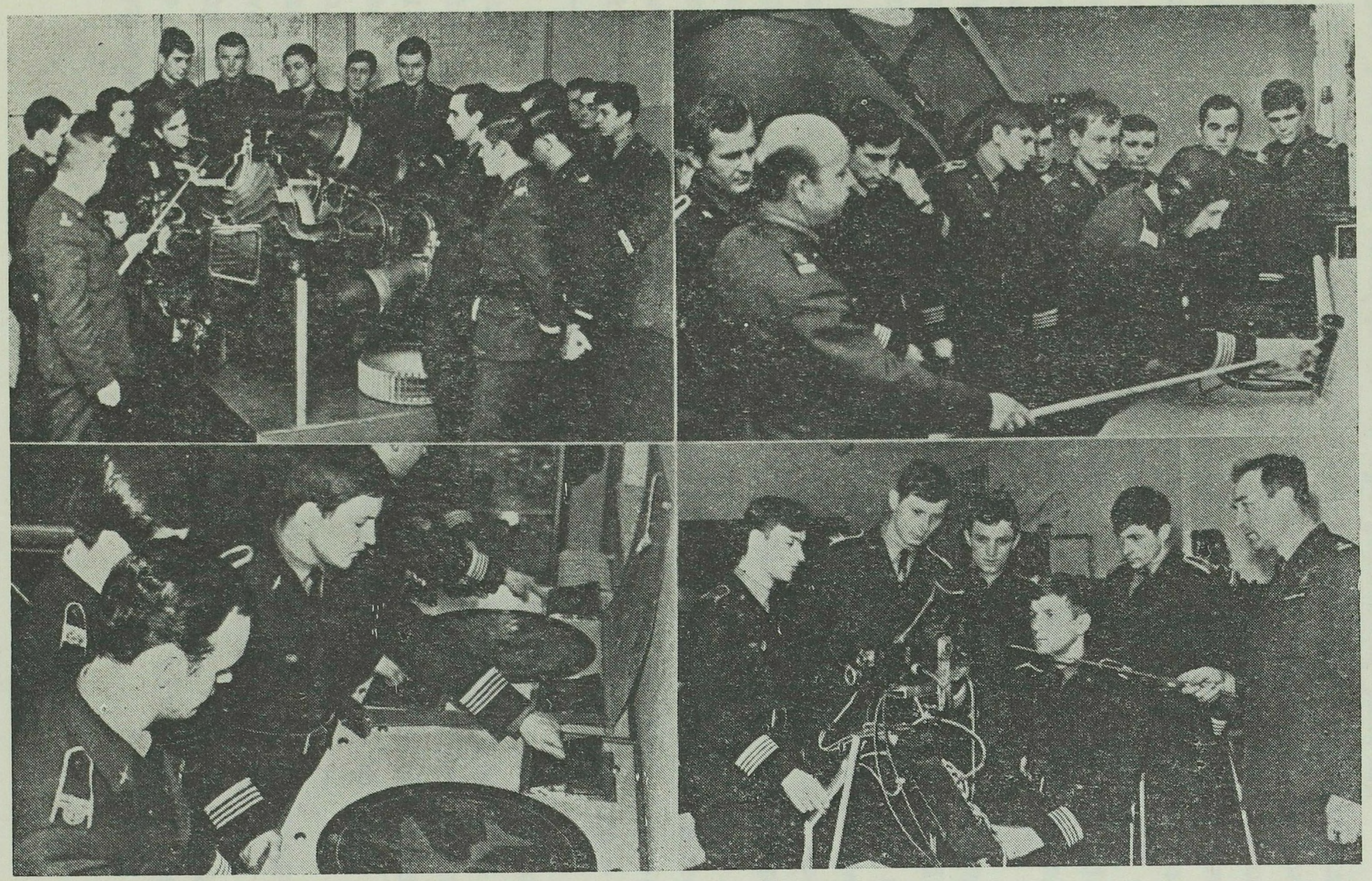
Znacznie rozbudowane zostały także inne działy przedmiotowe. Dotyczy to głównie działu przedmiotów społeczno - politycznych oraz działu przedmiotów ogólnowojskowych. W dziale przedmiotów społeczno - politycznych wprowadzono rozszerzony program z zakresu historii i ekonomii politycznej oraz nowe przedmioty: podstawy nauk politycznych oraz teorię organizacji i zarządzania.

Szkolenie pilotów i nawigatorów trwa obecnie 4 lata.

Czteroletni okres szkolenia podzielony został na 8 semestrów, z których 6 przeznaczonych jest na szkolenie teoretyczne i 2 na szkolenie praktyczne w powietrzu.

Program szkolenia pilotów przewiduje 2 lata teorii, 3 rok loty na samolocie TS-11 "Iskra" i 4 rok - loty na samolotach UTMiG- i Lim-2.

Program zakłada wyszkolenie i wychowanie podchorążych pilotów Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego na oficerów zawodowych Ludowego Lotnictwa Polskiego, oddanych bezgranicznie swemu narodowi i sprawie socjalizmu oraz gotowych poświęcić wszystkie swe siły, zdolności i umiejętności, a jeżeli zajdzie potrzeba i życie, w obronie socjalistycznej Ojczyzny.



Zanim przyjdzie zasiąść za sterami nowoczesnych samolotów odrzutowych trzeba dokładnie poznać ich budowę, działanie. N/z: podchorążowie w salach budowy silnika, radio-urządzeń, radio-nawigacji i uzbrojenia strzeleckiego.

Po ukończeniu WOSL im. Jana Krasickiego absolwent otrzymuje tytuł dowódcy - inżyniera w korpusie osobowym oficerów lotnictwa, w grupie personelu latającego ze specjalnością pilota.

Głównym celem realizacji programu w zakresie przygotowania lotniczego jest wyszkolenie teoretyczne i praktyczne absolwenta WOSL do poziomu III klasy pilota LM/LMSz/ na samolocie bojowym.

Osiągnięciu tego celu winny sprzyjać przedmioty ogólnokształcące i ogólnotechniczne, stanowiące bazę dla łatwiejszego oraz gruntowniejszego opanowania nowoczesnej techniki lotniczej i jej zastosowania bojowego, zarówno w okresie szkolenia w WOSL jak i w czasie dalszej służby absolwentów w lotniczych jednostkach liniowych oraz na ewentualnych studiach w ASG.

Zakres i treść programu oraz jego realizacja winny zapewnić stworzenie podchorążym podstaw teoretycznych, niezbędnych dla osiągnięcia głównego celu szkolenia lotniczego, zapoznać z aktualnym stanem techniki lotniczej, możliwościami i perspektywami jej zastosowania bojowego w przekroju światowym oraz dać absolwentowi podstawy do dalszego pogłębiania wiedzy lotniczej drogą samokształcenia.

Bezpośrednio po ukończeniu WOSL im. Jana Krasickiego absolwent winien być w pełni przygotowany, w podanym wyżej zakresie, do pełnienia obowiązków na pierwszym stanowisku służbowym - pilota - w lotniczej jednostce liniowej.

Po wykazaniu się, w czasie służby w jednostce, odpowiednimi walorami moralno - politycznymi, bojowymi i dowódczymi oraz po podwyższeniu swoich kwalifikacji lotniczych do poziomu pilota I /II/ klasy, absolwent może, bez dodatkowego kursu przeszkoleniowego, zajmować stanowiska służbowe w LM /LMSz/ do dowódcy klucza włącznie.

Przewiduje się również możliwość wykorzystania najlepszych absolwentów kursu na stanowiska pilotów - instruktorów /do dowódcy klucza włącznie/ w jednostkach WOSL im. Jana Krasickiego /po uprzednim przeszkoleniu na kursie instruktorsko - metodycznym w ramach WOSL/.

2. K a n d y d a c i

W początkowym okresie odbudowy szkolnictwa wojskowego, a w tym Oficerskiej Szkoły Lotniczej /lata 1944 - 1946/, od kandydatów na pilotów wymagane były tylko odpowiednie warunki zdrowotne, podstawowe wiadomości z matematyki i fizyki oraz odpowiednie walory moralno - polityczne.

Taki stan rzeczy podyktowany był trudną styuacją kadrową lotnictwa.

Po przejściu jednak szkoły w roku 1947 na tory pokojowego rozwoju nastąpiła pod koniec lat 40 stabilizacja procesu szkolenia personelu latającego. Można więc było przystąpić do staranniejszej selekcji kandydatów. Wzrosły wówczas znacznie wymagania zdrowotne, psychologiczne i intelektualne stawiane kandydatom.
Sytuacja ta jednak nie trwała długo, gdyż na początku lat 50, w związku z potrzebami zwiększenia ilości szkolonych podchorążych zaistniała konieczność obniżenia kryteriów przyjęcia do szkoły. Wzrosły jednak wówczas wymagania moralno - polityczne, a zwłaszcza skrupulatnie przestrzegano czynnika klasowości.

Zasadnicza zmiana systemu rekrutacji i selekcji kandydatów do szkoły nastąpiła w drugiej połowie lat 50 i wiązała się z przejściem do szkolenia na samolotach odrzutowych. Polegała ona na wprowadzeniu warunku ukończenia szkoły średniej i uzyskania świadectwa uprawniającego do studiów wyższych oraz warunku ukończenia wstępnego przygotowania lotniczego na organizowanych przez APRL obozach lotniczego przysposobienia wojskowego I i II stopnia. /LPW-1 - szybowce; LWP-2 - samoloty tłokowe/.

W 1967 r. przeprowadzono pierwszą rekrutację kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego. System rekrutacji i selekcji kandydatów oraz warunki przyjęcia pozostały w zasadzie niezmienione. Odstąpiono wyłącznie od uprzedniego wymogu ukończenia przez kandydatów LWP-1, a kandydaci po pomyślnym zdaniu egzaminu konkursowego i przyjęciu przez komisję kwalifikacyjną kierowani są do aeroklubów bezpośrednio na LWP-2.

Pomyślne ukończenie przez kandydata LWP-2 decyduje o ostatecznym zakwalifikowaniu go na studia w WOSL.

System kwalifikowania kandydatów do WOSL jest bardziej rozbudowany niż do innych WSO i składa się z następujących rodzajów selekcji:

1. Selekcji przedwstępnej, przeprowadzanej przez Powiatowe i Dzielnicowe Sztaby Wojskowe.
2. Selekcji zdrowotnej, dominującej w tym systemie, prowadzonej przez Wojskowy Szpital Lotniczy w Dęblinie.
3. Selekcji psychologicznej, badającej warunki rodzinne i środowiskowe kandydatów, jak również ich sprawność intelektualną, motoryczną i woluntarną. Badania te prowadzone są za pomocą testów, eksperymentów i ustnych oraz pisemnych metod wypytywania przez Zespół Badań Metodyki Nauczania WOSL.
4. Selekcji wstępnej, opierającej się na analizie świadectw i opinii szkolnych.
5. Selekcji egzaminacyjnej, oceniającej wyniki egzaminów wstępnych do WOSL.
6. Selekcji lotniczej, stwierdzającej umiejętność i sprawność pilotowania samolotu na obozach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego /LPW-2/.
7. Selekcji ostatecznej, prowadzonej przez komisję kwalifikacyjną na podstawie wyników uzyskanych ze wszystkich wyżej wymienionych rodzajów selekcji i bezpośredniej rozmowy z kandydatem.

Przyjmując za 100% ilość kandydatów w roku 1967, w latach 1967 - 1972, o przyjęcie do WOSL im. Jana Krasickiego ubiegały się następujące ilości kandydatów:

1968 r.	-	91,7%
1969 r.	-	82,5%
1970 r.	-	46,7%
1971 r.	-	50,1%
1972 r.	-	58,1%

Jak wynika z powyższego zestawienia, obserwuje się spadek ilości kandydatów ubiegających się o przyjęcie na kursy personelu latającego.

Od 1971 roku dzięki wzmożonej akcji agitacyjno - rekrutacyjnej rozpoczętej i prowadzonej przez WOSL oraz jednostki WL i OPK, spadek ten został zahamowany.

Przy szczegółowej selekcji zdrowotnej, przeprowadzanej przez komisję lotniczo - lekarską okazuje się, że średnio około 70% kandydatów nie jest zdolnych do służby w powietrzu.

Do najczęstszych przyczyn niezdolności do służby w powietrzu należały w ostatnich latach następujące schorzenia:

Lp.	Rodzaj schorzenia	Rok rekrutacji		
		1970	1971	1972
1.	Laryngologiczne	213	215	225
2.	Chirurgiczne:	293	282	588
3.	Neurologiczne	197	280	118
4.	Okulistyczne	180	130	263
5.	Stomatologiczne	120	80	118
6.	Internistyczne	84	70	169
	R á z e m :	1087	1057	1490

Do masowo występujących schorzeń w roku 1972 można zaliczyć:

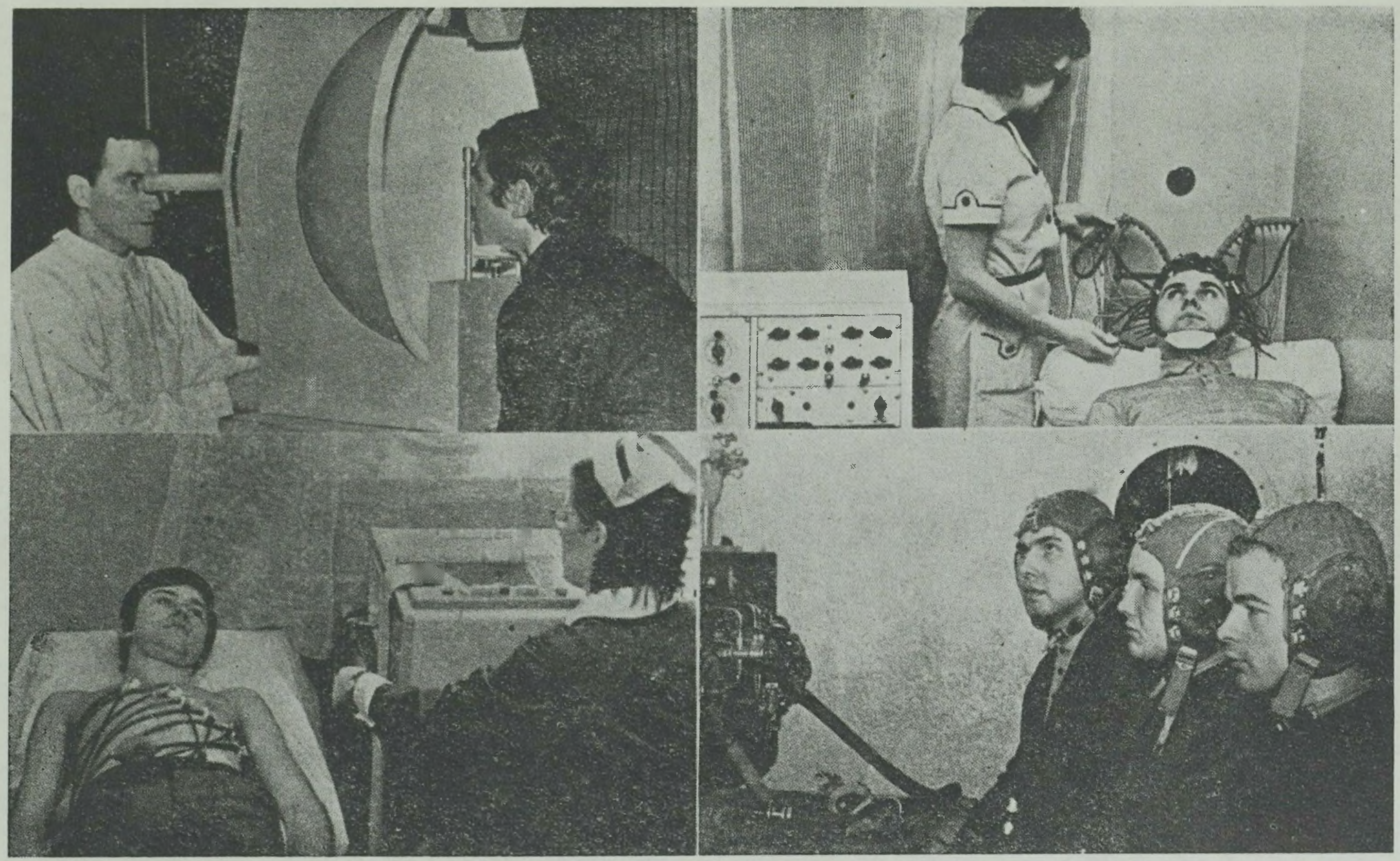
- skrzywienie kręgosłupa - 220 przypadków;
- płaskostopie - 300 przypadków;
- żylaki - 268 przypadków;
- wady wzroku - 262 przypadki.

Duży odsiew zdrowotny - jak wykazują publikacje w prasie oraz opinia Ministerstwa Zdrowia i Głównego Komitetu Kultury Fizycznej, potwierdzająca wyniki naszych wywiadów z kandydatami do WOSL - powodowany jest głównie przez następujące przyczyny:

- słaba opieka lekarska roztaczana nad uczniami w szkole podstawowej i średniej;
- powierzchowność zainteresowań zdrowiem dzieci ze strony rodziców i nauczycieli;
- niewłaściwa higiena życia codziennego /nieregularność spożywania posiłków, nieprzestrzeganie stałych godzin snu, niewłaściwe stosunki rodzinne itp/;
- nieprawidłowo realizowany program wychowania fizycznego w szkołach podstawowych i średnich.

Przedstawiony powyżej odsiew oraz niski poziom wiedzy ogólnej i sprawności fizycznej kandydatów obniżają efektywność nauczania w WOSL, a tym samym rzutują pośrednio na gotowość bojową jednostek wojsk lotniczych.

Sytuacja taka zmusiła nas do poszukiwania nowych dróg rekrutacji kandydatów, które umożliwiłyby wywieranie bezpośredniego wpływu na kształcenie odpowiednich cech osobowości dowódcy - - inżyniera pilota od najmłodszych lat.



Ci, którzy stać się chcą słuchaczami dęblińskiej WOSL muszą w pełni odpowiadać wymaganym warunkom. Jednym z nich jest orzeczenie komisji lotniczo-lekarskiej zdolny do służby w lotnictwie wojskowym.
N/z: kandydaci podczas badań w specjalistycznych gabinetach lekarskich oraz w komorze niskich ciśnień.

Kierując się myślą o przyszłości, utworzono przy WOSL tytułem eksperymentu, Zawodowe Liceum Lotnicze /ZLL/ cieszące się dużą popularnością, szczególnie wśród kadry zawodowej, która masowo kieruje do niego swych synów. Liczymy na to, że za 3 - 4 lata absolwenci ZLL będą uzupełniali w 70 - 80% potrzebne ilości kandydatów do WOSL.

Rekrutacja do liceum odbywać się będzie na tych samych zasadach co do innych szkół średnich, po uprzednim zakwalifikowaniu kandydatów przez Wojskową Komisję Lotniczo - lekarską, badaniach psychologicznych i sprawdzianie z WF, przeprowadzanych w miesiącach kwiecień - maj.

Wyżej podany termin umożliwi kandydatom, którzy nie zostaną zakwalifikowani do ZLL pod względem zdrowotnym i psychologicznym, ubiegać się o przyjęcie do innych szkół średnich.

Taki system, w porównaniu z obecnym, skróci drogę kandydata do WOSL, a jednocześnie ułatwi dostanie się do WOSL młodzieży z małych miast i wsi oraz pozwoli na zaoszczędzenie kosztów społecznych związanych z trzykrotnymi przejazdami kandydatów na badania i egzaminy wstępne.

Organizacja procesu szkolenia w liceum przebiegać będzie według zatwierdzonego przez Ministerstwo Oświaty i Wychowania planu nauczania i programu specjalności: mechanik osprzętu lotniczego i urządzeń pokładowych.

Przewiduje się również realizację rozszerzonego programu z przysposobienia wojskowego.

Poza zajęciami programowymi przewiduje się prowadzenie w ciągu każdego roku szkolnego pracy pozalekcyjnej, na którą będzie się składać:

- działalność sportowa w sekcjach klubu sportowego WKS "Orlęta";
- imprezy kulturalno - oświatowe;
- udział młodzieży w pracach kół zainteresowań;
- udział młodzieży w działalności organizacji ZMS i ZHP;
- modelarstwo lotnicze;
- wycieczki krajoznawcze oraz wycieczki do zakładów produkcyjnych przemysłu lotniczego;
- przygotowanie do skoków spadochronowych /I klasa/;
- przygotowanie do lotów na szybowcach /II klasa/;
- przygotowanie do lotów na samolotach /III klasa/.

Biorąc pod uwagę konieczność odpowiedniego przygotowania lotniczego uczniów liceum przewiduje się także wykorzystanie do tego celu części wakacji, a mianowicie:

- po ukończeniu klasy I - miesięczna wycieczka turystyczna - - krajoznawcza;
- po ukończeniu klasy II - miesięczny obóz szybowcowo - spadochronowy;
- po ukończeniu klasy III - miesięczny obóz szybowcowo-samolotowy;
- po ukończeniu klasy IV - półtoramiesięczne szkolenie na LPW-2.

3. K a d r a

O sukcesach Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w wychowaniu i wyszkoleniu decyduje przede wszystkim kadra. Od jej zaangażowania i przygotowania do pracy z podchorążymi, kadetami i elewami, zależy stan moralno - polityczny, poziom dyscypliny i wyszkolenia specjalno - wojskowego oraz przygotowanie uczniów do dalszej służby zawodowej w jednostkach liniowych. Od niej zależy również postęp w stosowaniu najnowszych osiągnięć dydaktyki, rozwoju nowoczesnej bazy szkoleniowej i poziomu prac naukowych.

Kadra WOSL stanowi poważny potencjał naukowy, o czym świadczy nie tylko jej poziom wykształcenia i doświadczenia pedagogicznego oraz uzyskiwane wyniki dydaktyczno - wychowawcze i naukowe, lecz także zakres zainteresowań specjalistycznych.
Reprezentuje ona nauki społeczno polityczne, humanistyczne, wojskowe i techniczno - lotnicze oraz matematyczno - przyrodnicze.

Ogólnie biorąc 98% kadry dydaktyczno - naukowej oddziału szkolenia posiada wykształcenie wyższe; 32% personelu latającego /pilotów-instruktorów/ posiada wykształcenie wyższe, a 12% je uzupełnia.

Ten ogromny wzrost procentowy kadry z wyższym wykształceniem, w okresie istnienia WOSL, jest dowodem realizacji wytycznych kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej i sprzyjającej nauce atmosfery w WOSL, pomimo takich trudności jak: znaczna odległość od ośrodków naukowych, duże obciążenie dydaktyczne osiągające 500 - 800 godzin rocznie na wykładowcę oraz dużego obciążenia lotami.

Proces nieustannego podnoszenia poziomu wykształcenia kadry staje się coraz intensywniejszy, czego najlepszym dowodem jest fakt, że 35% kadry dydaktycznej uczestniczy w seminariach doktoranckich.

Istnieją obecnie trzy grupy doktoranckie, a mianowicie:

- grupa psychologiczno - dydaktyczna pod opieką naukową Komendanta WOSL gen. bryg. pil. dra Józefa KOWALSKIEGO, płk. doc. dra Jana BOGUSZA i płk. doc. dra Stefana SWEBOCKIEGO z Wojskowej Akademii Politycznej przygotowuje się do otwarcia przewodów doktorskich w WAP w końcu 1973 roku;
- grupa techniczna pod opieką naukową płk. doc. dra Tadeusza GAJEWSKIEGO z WOSL odbywa studia doktoranckie i przygotowuje się do otwarcia w latach 1973 - 1974 przewodów doktorskich w WAT i innych uczelniach technicznych;
- grupa matematyczno - przyrodnicza pod opieką naukową ppłk. dra Ryszarda SMYLA z WOSL ustala, na podstawie zleceń Dowództwa Wojsk Lotniczych, tematy prac doktorskich na lata 1973 - - 1974, które będą wykonywane w UMCS Lublin.

W ramach podnoszenia poziomu wiedzy marksistowsko - leninowskiej, 259 osób kadry ukończyło WUML, a 134 osoby studiuje obecnie na I i II roku.

Intensywnie przebiega również studiowanie przez kadrę języków obcych /rosyjskiego, angielskiego, niemieckiego, francuskiego/ na kursach językowych, organizowanych we własnym zakresie.

Kadra dydaktyczna posiada bogate doświadczenia pedagogiczne.

Około 65% wykładowców pracuje w szkole ponad 20 lat, z czego 50% to jej wychowankowie. Pamiętają oni czasy, kiedy obciążenie dydaktyczne wykładowcy wynosiło 800 - 1200 godzin, a zajęcia były prowadzone przed i po południu. W tym okresie większość kadry uzupełniała równocześnie wykształcenie średnie. Jest to najbardziej ofiarna część kadry, która dziś zdobyła tytuły naukowe i twórczo rozwija dydaktykę lotniczą w naszej uczelni.

Kadra dydaktyczno - naukowa, pomimo istniejącego w dalszym ciągu poważnego obciążenia dydaktycznego, znajduje czas na prowadzenie zajęć w Zawodowym Liceum Lotniczym przy WOSL i innych szkołach średnich, gdzie jest bardzo wysoko notowana pod względem fachowym i dydaktycznym.

W procesie dydaktyczno - wychowawczym wyróżniają się: Stanisław TOMASZEK, Stanisław KROK, Jerzy FILON, Wiktor OLECH, Jan BUJNIK, Adolf ANTOWSKI, Andrzej JANICKI, Paweł LINDSTEDT, Janusz KALBARCZYK , Edward AKSAMITOWSKI, Jerzy WIERZCHOWIECKI, Wiesław DRATWIŃSKI.

Ponad 90% kadry instruktorskiej personelu latającego, decydującej o poziomie wyszkolenia lotniczego w powietrzu, posiada I klasę pilota wojskowego.

Piloci instruktorzy dźwigają główny ciężar zadań stawianych przez WOSL, Ich ofiarna pracą dydaktyczna od świtu do zmroku mierzona w dziesiątkach tysięcy godzin spędzonych w powietrzu stanowi w poważnej mierze o tym, że wychowankowie WOSL są bardzo dobrze przygotowani do służby w jednostkach liniowych.

Do oficerów wyróżniających się w szkoleniu praktycznym podchorążych w powietrzu, zaliczają się: Stefan BULANDA, Bronisław JANIA, Piotr GRUSZECZKA, Józef ORLIŃSKI, Jan BIELECKI, Jerzy MALCZYŃSKI, Witold BIAŁECKI, Tadeusz KAMIŃSKI, Marian WŁOCH.

Ściśle z personelem dydaktyczno - naukowym i personelem latającym współpracuje personel techniczny i służby zabezpieczenia. Wysoki poziom kwalifikacji tej kadry, jej pracowitość i zaangażowanie sprawiają, że sprzęt lotniczy jest stale sprawny, a szkolenie w powietrzu jest realizowane planowo i bezpiecznie.

W służbie technicznej i służbach zabezpieczenia szczególnie dużym wkładem pracy w zapewnienie bezawaryjnego przebiegu szkolenia praktycznego w powietrzu wykazali się: Marian BURGS, Jan KORKUC, Jan PIĄTOSA, Józef BERNACIAK, Zdzisław HANDZE, Janusz CZYSZKOWSKI, Witold BŁASZCZYK, Jan DADAN, Janusz MAJCHRZYK, Jan LATOS, Zygmunt URBAŃSKI, Jan BALICKI, Alojzy KIERCZAK, Jan NOWAK, Józef WÒJCIK.

Cała kadra WOSL jest zaangażowana w pracy wychowawczej z podchorążymi, kadetami i elewami.

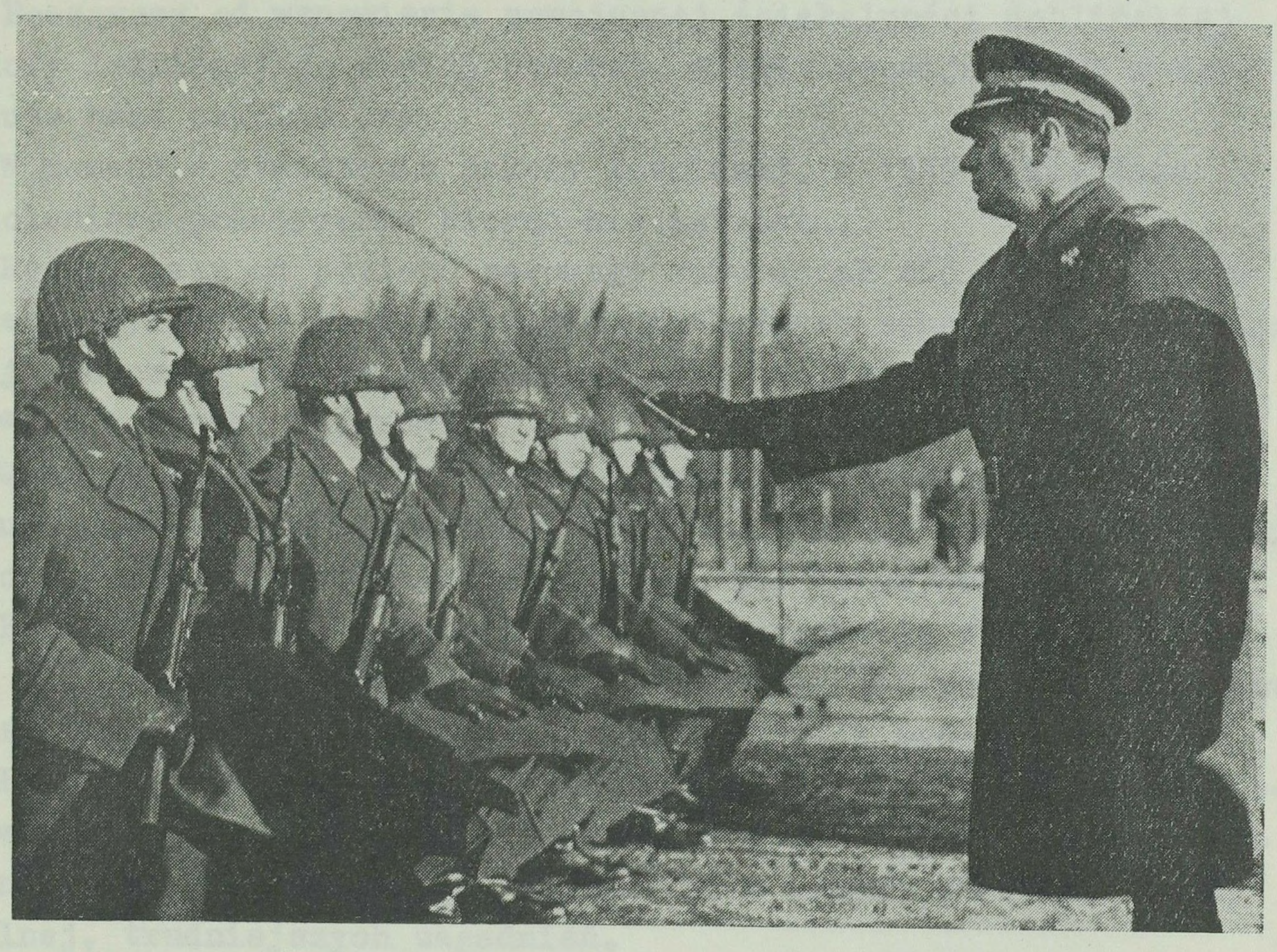
Wynikiem tego jest stale wzrastający poziom dyscypliny i porządku wojskowego oraz stanu moralno - politycznego uczniów.

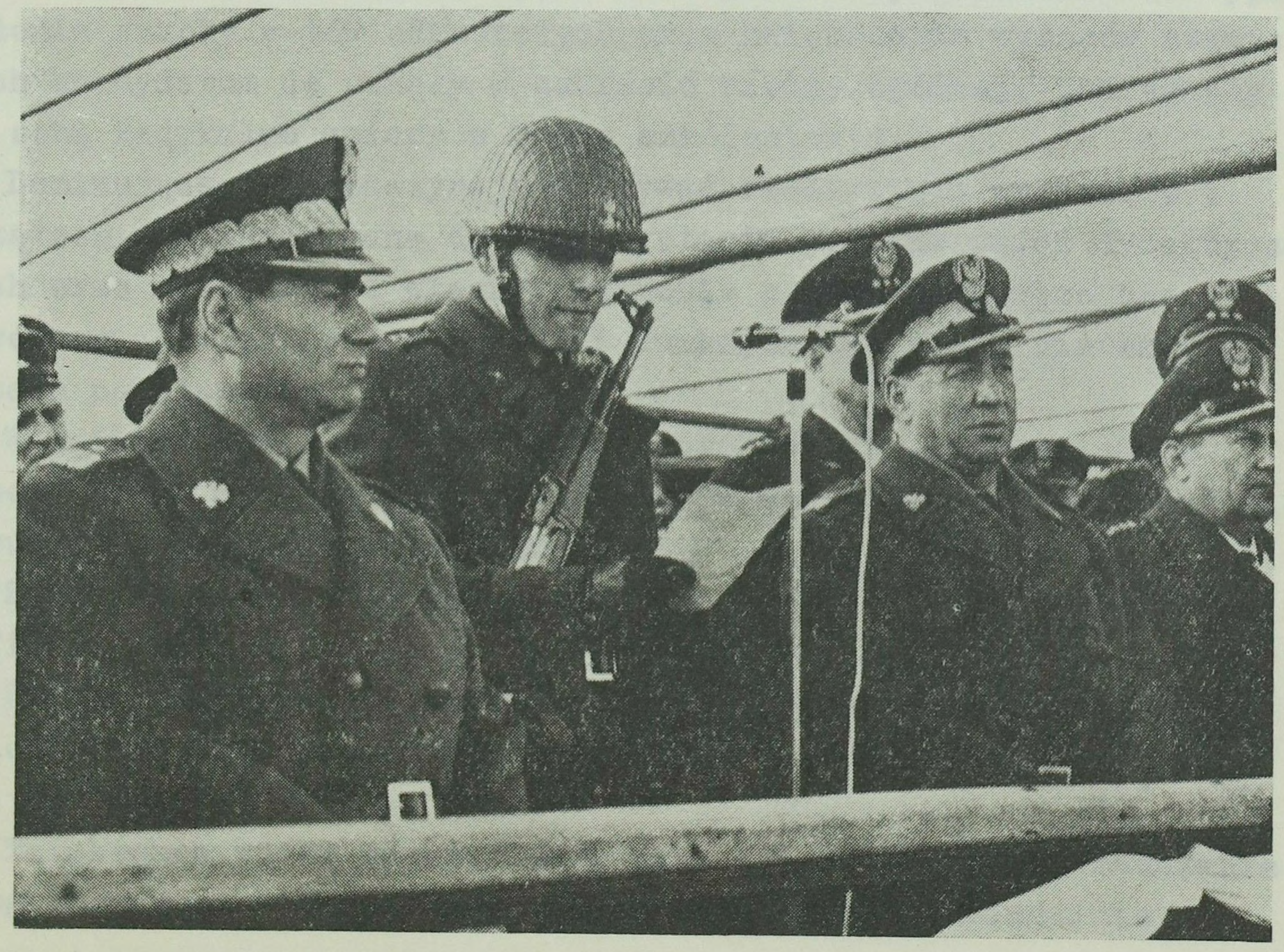
Niemniej ważną cechą charkaterystyczną kadry WOSL jest głębokie poczucie obowiązku obywatelskiego. Dowodem tego jest szeroki udział kadry w różnych akcjach i pracach w organizacjach społecznych.

Uzyskany, wysoki poziom specjalistyczny i moralno - polityczny kadry, pozwolił wyjść naprzeciw wskazaniom VII Plenum PZPR i przystąpić do poprawiania struktury organizacyjnej WOSL i usprawniania procesu dydaktyczno - wychowawczego.

Mając na względzie jak najlepsze przygotowanie absolwentów do służby w jednostkach liniowych, przeprowadzona została integracja poszczególnych wyspecjalizowanych cyklów przedmiotowych. Umożliwiło to ujęcie pojedynczych przedmiotów specjalistycznych w kompleksy ściśle ze sobą powiązane, korelowane i kierowane, co stwarza możliwość dogodniejszego wdrażania do praktyki bardziej efektywnych metod nauczania, prowadzenia eksperymentów dydaktyczno - wychowawczych oraz prac naukowo - badawczych.

PROMOCJA W WOSL W 1972 ROKU





4. B a z a s z k o l e n i o w a

Począwszy od wznowienia powojennej działalności dęblińskiej szkoły lotniczej do chwili obecnej, ciągle rozwija się i modernizuje baza szkoleniowa.

W momencie utworzenia szkoły lotniczej, w 1945 roku, baza szkoleniowa-praktycznie biorąc-nie istniała.

Rozwój bazy od poziomu zerowego sprowadzał się w początkowym okresie wyłącznie do wykonywania niezbędnych schematów, a najczęściej stosowaną pomocą szkoleniową była tablica szkolna i kreda, nawet nie zawsze kolorowa.

W miarę jednak upływu czasu, dzięki intensywnej pracy i pełnemu zaangażowaniu wykładowców oraz żywiołowemu ruchowi racjonalizatorskiemu, baza szkoleniowa stawała się coraz bogatsza.

Poszczególne cykle przedmiotowe zabezpieczają stopniowo zajęcia w komplety schematów. Z otrzymanych starych przyrządów wykonuje się przekroje, makiety działające i modele przestrzenne.

Prymitywne nieraz w wykonaniu, ale funkcjonalne pomoce szkoleniowe ułatwiały prowadzenie zajęć i przyczyniały się do lepszego opanowywania przez uczniów, przeważnie o niskim poziomie wiedzy ogólnej, trudniejszych zagadnień.

Rozwój techniki lotniczej, a szczególnie wprowadzenie do wyposażenia szkoły s-tów odrzutowych oraz zwiększenie wymogów stawianych kandydatom do szkoły w zakresie wiedzy ogólnej, pociągnęły za sobą radykalne zmiany w bazie szkoleniowej.

Dominującą rolę zaczynają odgrywać rzeczywiste przyrządy i urządzenia zaadaptowane do wykorzystania podczas zajęć dydaktycznych oraz wykonane we własnym zakresie pomoce poglądowe bez porównania bardziej estetyczne i funkcjonalne niż w pierwszych latach powojennych.

W latach 1964 - 1967 opracowano prototypowe, indywidualne repetytory i maszyny nauczające, które spełniały prawie wszystkie warunki nauczania programowanego.

Zniknęły w zasadzie schematy,a miejsce ich zajęły przeźrocza i filmy.

W latach 1967 - 1969 wykonano 15 egzaminatorów grupowych i z ich pomocą przeprowadzono cykl zajęć z podstaw elektrotechniki.

Ta skromna próba wdrożenia do praktyki dydaktycznej nauczania programowanego ożywiła ruch racjonalizatorski w dziedzinie dy-

daktyki. Wielu wykładowców organizuje sprawdziany z wykorzystaniem egazminatorów oraz przeprowadza z ich pomocą zajęcia otwarte.

W chwili obecnej przygotowuje się salę z 24 stanowiskami wyposażonymi w zmodernizowane egzaminatory grupowe.

W niedalekiej przyszłości nastąpi organizacja ośrodka obliczeniowego, wyposażonego w maszynę cyfrową "Odra - 1325". Ośrodek ten wykorzystywany będzie dla celów dydaktycznych i naukowo - badawczych. Spełniał on będzie równocześnie rolę usługową dla wszystkich jednostek WOSL.

W okresie istnienia WOSL powstały liczne laboratoria i gabinety wyposażone w nowoczesne techniczne środki nauczania i różnego rodzaju pomoce poglądowe.

Pomoce szkoleniowe wykonane są dziś estetycznie, atrakcyjnie i funkcjonalnie. Prawie każdy cykl przedmiotowy posiada laboratoria, w których zgrupowany jest sprzęt niezbędny do zabezpieczenia procesu dydaktycznego, a często i pracy naukowo - badawczej oraz nowocześnie urządzone sale ze środkami audiowizualnymi.

Baza naukowa do szkolenia z przedmiotów społeczno - politycznych jest dostosowana do potrzeb dydaktyczno - wychowawczych, wynikających z programów i perspektywicznych zadań.

Istnieją gabinety:

- ludowego Wojska Polskiego;
- technicznych środków nauczania;
- pracy partyjno - politycznej.

Gabinet ludowego Wojska Polskiego i technicznych środków nauczania przeznaczone są do prowadzenia wykładów, seminariów i ćwiczeń z uczniami i kadrą.
Wyposażone są one w dużą ilość technicznych środków nauczania, takich jak, projektory filmowe, magnetofony, epidiaskopy najnowszego typu, projektory pisma, rzutnik światła dziennego, radia i telewizory różnego typu oraz przekroje i modele technicznych środków nauczania. Poza tym poszczególne gabinety i pracownie zostały wyposażone w niezbędne plansze elektroniczne związane z tematyką zajęć przewidzianych programem szkoleniowym.

Gabinet pracy partyjno - politycznej przeznaczony jest do samodzielnej, zwłaszcza pozalekcyjnej pracy podchorążych i kadry Oddziału Szkolenia i pododdziałów szkolnych w ramach przygotowywania się do różnych form pracy polityczno - wychowawczej.

Gabinet ten wyposażony jest również w najnowocześniejsze techniczne środki nauczania, podręczną literaturę naukową i czasopisma, filmotekę oraz dysponuje dość bogatym zestawem taśm magnetofonowych z nagraniami wykładów,referatów i pogadanek do poszczególnych przedmiotów społeczno - politycznych.

Poza tym istnieje pracownia foto-filmowa, która jest wykorzystywana przez członków sekcji filmowej i fotograficznej Koła Naukowego Podchorążych.

Istnieje nowoczesna i funkcjonalna baza szkoleniowa z przedmiotów ogólnokształcących.

Laboratoria elektroniki, fizyki i chemii są bogato wyposażone w aparaturę kontrolno - pomiarową oraz wykonane przez wykładowców układy do ćwiczeń laboratoryjnych i układy montażowe do demonstrowania podstawowych zjawisk fizycznych związanych z potrzebami szkolenia dowódcy - inżyniera pilota.

Pracownia języków obcych wyposażona jest w 24 kabiny, umożliwiające prowadzenie konwersacji lektor - podchorąży,rejestrowanie i odtwarzanie prowadzonej konwersacji. Każda kabina jest dodatkowo wyposażona w egzaminatory. W projekcie znajduje się urządzenie nowej pracowni języków obcych z uwzględnieniem najnowszych osiągnięć w tej dziedzinie.

W przygotowaniu znajdują się również laboratoria łączności i UL oraz radiolokacji.

W ostatnich latach wykonano cały szereg stanowisk z zakresu techniki lotniczej wykorzystywanych zarówno do realizacji procesu dydaktycznego jak i pracy naukowo - badawczej.
Między innymi zbudowano unikalne w kraju stanowisko do demonstracji powstania fali spiętrzenia.

Zaprojektowano i wykonano stanowisko do badań tensometrycznych elementu płatowca /lotki/ s-tu. W końcowym etapie budowy jest hamownia silnika SO-1, na której podchorążowie będą się uczyć rozruchu silnika i określać jego parametry w czasie pracy; stanowisko to zostanie również wykorzystane do badań naukowych prowadzonych przez kadrę.

Zaprojektowano i wykonano model autopilota oraz urządzenie do automatycznej regulacji temperatury powietrza w kabinie samolotu.

Sale wykładowe osprzętu, płatowca i silnika wyposażone są w stanowiska, na których wykładowcy mogą symulować typowe uszkodzenia urządzeń, a podchorążowie mają możność treningu w wykorzystaniu urządzeń pomocniczych.

Oddzielnym zagadnieniem są symulatory lotnicze i cząstkowe urządzenia treningowe.

Istnieje dziś specjalna baza szkoleniowa w postaci symulatorów pilotażowo - nawigacyjnych, strzeleckich i bombardierskich, które pozwalają, w warunkach bardzo zbliżonych do rzeczywistych, trenować wykonywanie lotów pilotażowo - nawigacyjnych oraz lotów na zastosowanie bojowe.

Oprócz kompleksowych symulatorów lotniczych istnieją również działające stanowiska z urządzeniami samolotowymi, które pozwalalają na cząstkowe trenowanie czynności wykonywanych w powietrzu i na praktyczne zapoznawanie się z działaniem danego urządzenie czy przyrządu, jego możliwościami i zasadami wykorzystania do rozwiązywania różnorodnych zadań.

W latach 1968 - 1973 rozbudowano w szkole i przystosowano do realizacji aktualnych programów bazę szkolenia bojowego obejmującą place taktyczne z punktami oporu plutonów, ogródki napalmowe oraz środki szkolenia OPL.

Rozbudowano również podstawowe elementy inżynieryjnego zabezpieczenia dla ochrony i obrony lotnisk.

Wielką wagę przykłada się również do budowy i rozbudowy ośrodków sprawności fizycznej podchorążych, kadetów i elewów oraz ośrodków rekreacyjnych.

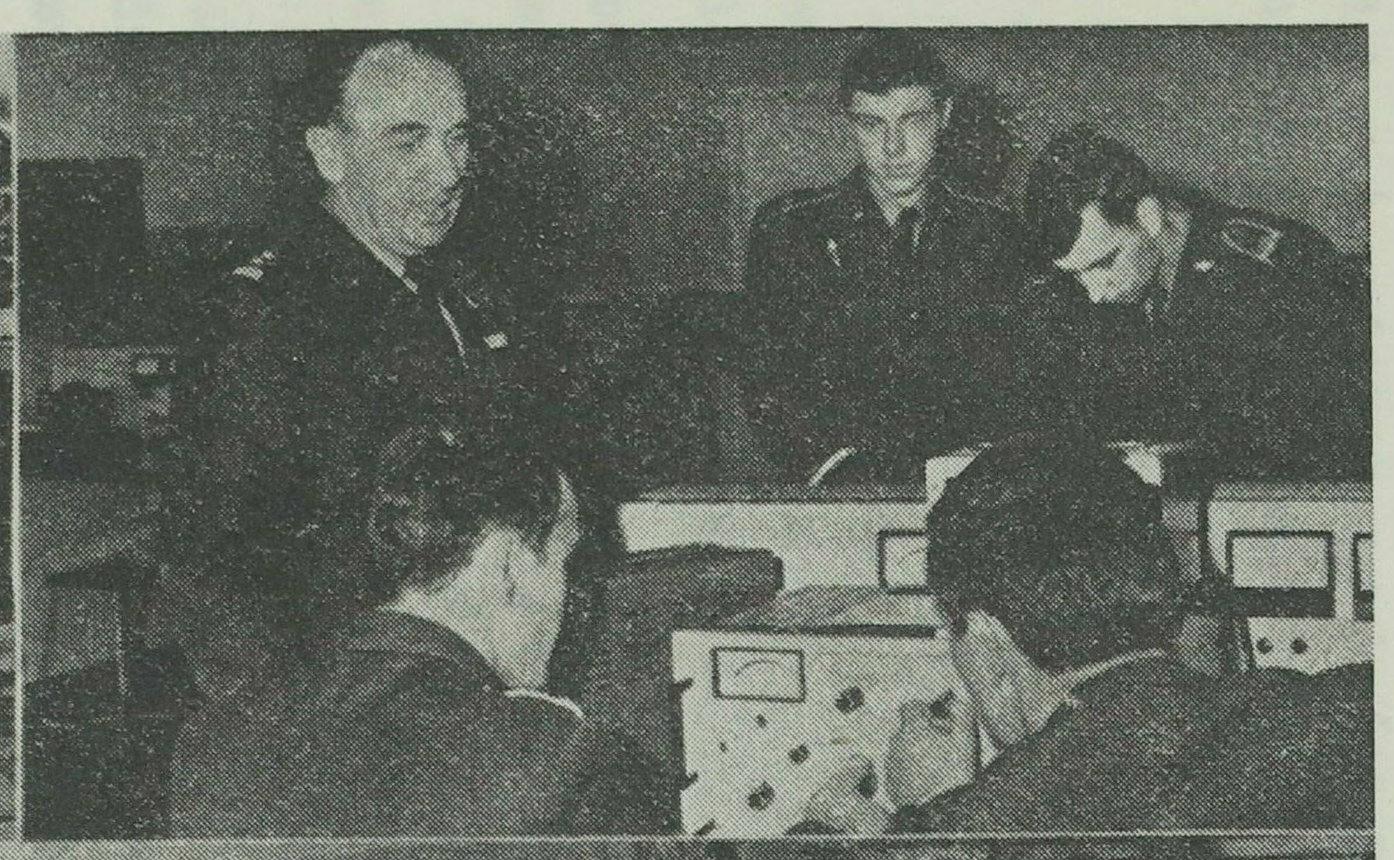
Kompleks obiektów sportowych oprócz wszechstronnego rozwoju tężyzny fizycznej umożliwia "wyżycie fizyczne" zarówno młodych ludzi, jak i tych powyżej pięćdziesiątki.

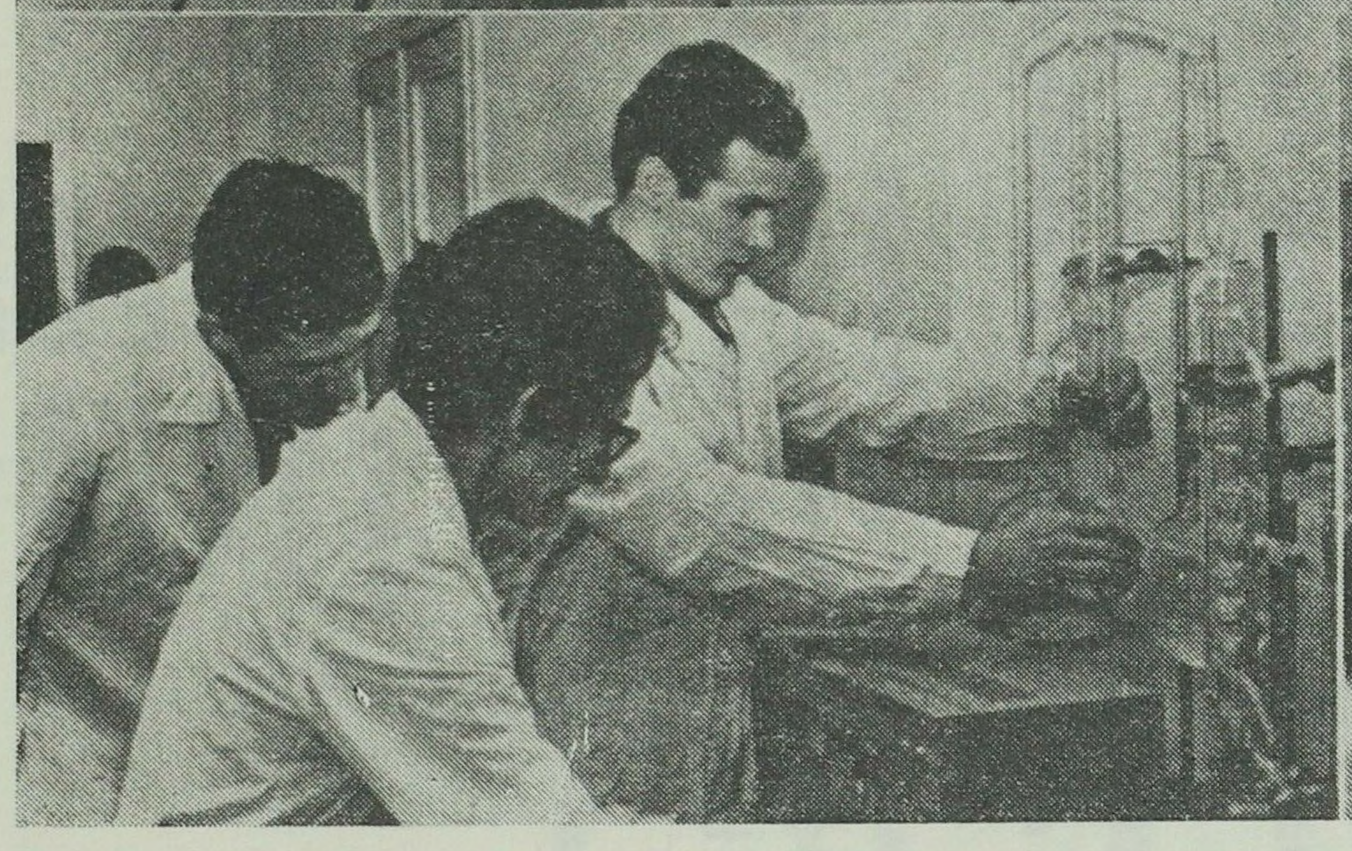
W ostatnich latach wystąpił nienotowany dotychczas w historii szkoły rozwój bazy taktycznej, sportowej i rekreacyjnej.

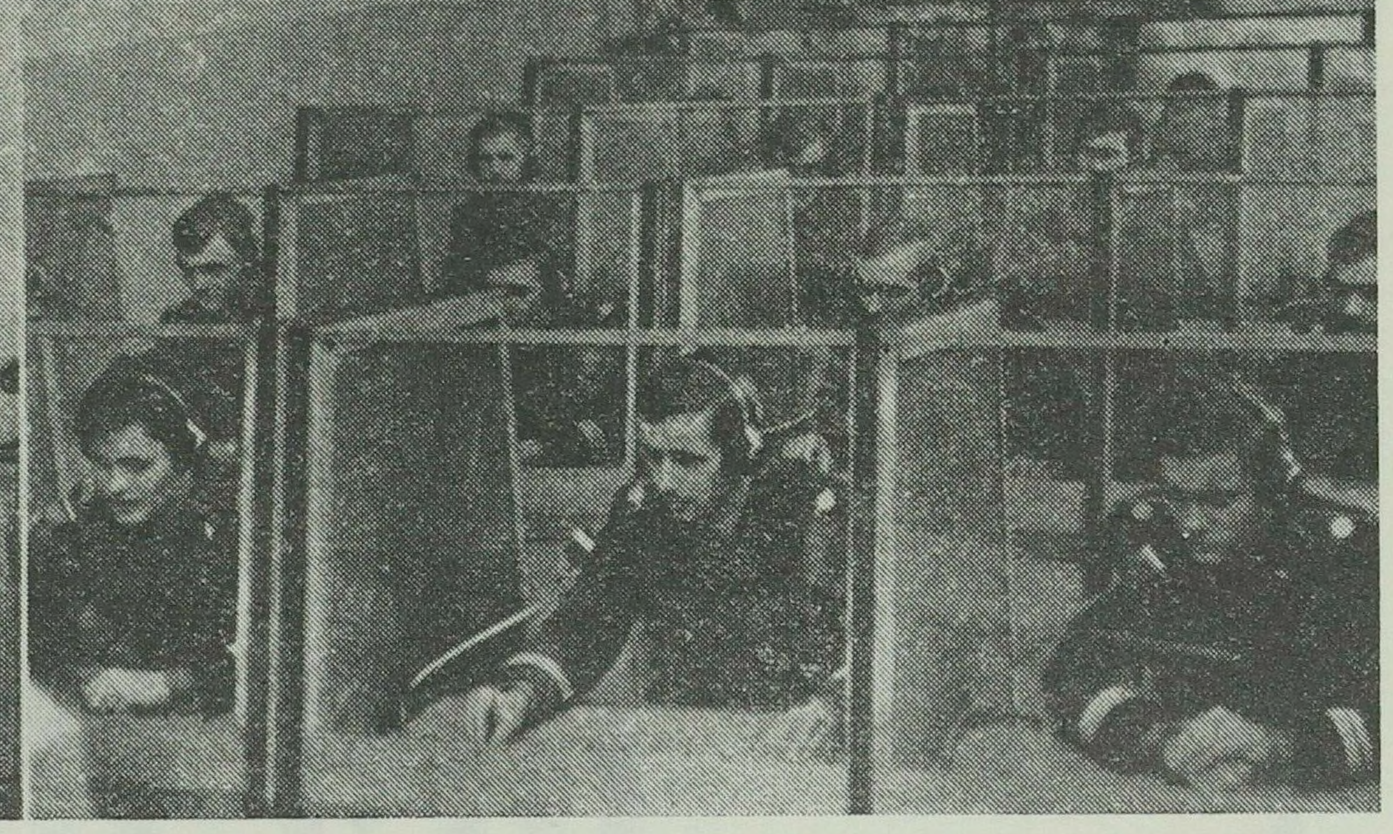
Wysiłkiem całego stanu osobowego zbudowano lub zmodernizowano:

- strzelnicę garnizonową;
- strzelnicę sportową;
- strzelnicę z broni pneumatycznej;
- ośrodek do nauki celowania;
- ośrodek szkolenia taktycznego;
- ośrodek napalmowy;
- ośrodek do nauki zwalczania celów powietrznych;
- ośrodek sprawności fizycznej;
- 2 boiska do piłki nożnej z bieżniami i skoczniami;
- 3 boiska do tenisa;
- 4 boiska do koszykówki;
- 4 boiska do siatkówki;









W trakcie studiów stosowane są różnorodne metody nauczania, środki techniczne i wykorzystywane najnowsze osiągnięcia pedagogiki, są więc wykłady, ćwiczenia, seminaria, zajęcia laboratoryjne, zajęcia programowe, problemowe, konsultacje itp., odbywające się w specjalnych salach doskonale wyposażonych gabinetach przedmiotowych.

- 1 boisko do piłki ręcznej;
- ośrodek do gimnastyki na wolnym powietrzu dla 300 uczniów;
- ośrodek kondycyjnego przygotowania do lotów;
- ośrodek ratownictwa wysokościowego;
- basen odkryty z urządzeniami do ratownictwa wysokościowego;
- salę lotniczych przyrządów gimnastycznych;
- salę gimnastyki ogólnorozwojowej;
- salę gier sportowych;
- salę do nauki samoobrony;
- salę tenisa stołowego;
- pracownię ergometryczną;
- ośrodek wodny na stawie.

W rozwoju bazy szkoleniowej WOSL wyróżnili się szczególnie oficerowie: Ryszard SMYL, Bronisław MIKOŁAJUK, Tadeusz GAJEWSKI, Marian WOJEWÓDZKI, Wacław MAKAREWICZ, Jan CELEK, Piotr STECHNI, Witalis MICHALAK, Stanisław RYBICKI, Arkadiusz CENDROWSKI, Wiktor OLECH, Józef BIERNACKI, Adam SZLĘK, Zdzisław WÓJTOWICZ i wielu innych.

Bardzo istotną rolę w zabezpieczeniu realizacji procesu dydaktyczno - wychowawczego uczniów WOSL, dokształcenia się kadry i prac naukowo - badawczych spełniają biblioteki, czytelnie i filmoteka.

W pierwszych latach powojennych zbiory biblioteczne były bardzo skromne i składały się z instrukcji i podręczników, przeważnie w języku rosyjskim.

Z biegiem lat zbiory biblioteczne stawały się coraz bardziej liczne, a olbrzymi jakościowy i ilościowy skok w tym względzie nastąpił z chwilą utworzenia w 1968 r. Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

W chwili obecnej zasoby biblioteki naukowej WOSL im. Jana Krasickiego przedstawiają się następująco:

- czasopisma	209 tytułów
- księgozbiór naukowy	32583 volum.
- księgozbiór szkoleniowy	13595 volum.
- księgozbiór fach.-wojsk. /jawny/	14827 volum.
- księgozbiór fach.-wojsk. /tajny/	20435 volum.
- księgozbiór czytelni	21937 volum.
- tablice i rysunki	869 kompl.

Biblioteka dysponuje bogatą literaturą zarówno w języku polskim jak i w językach obcych, płytami, nagraniami na taśmie magnetofonowej oraz przeźroczami.

Nabytki biblioteki pochodzą z zakupów przydziału, wymiany oraz opracowań własnych.

Biblioteka posiada katalogi, alfabetyczny i rzeczowy dla wszystkich rodzajów zbiorów. Z zasobów biblioteki nauk korzystają wszystkie jednostki WOSL, słuchacze kursów specjalistycznych, podchorążowie, kadeci,elewi i pracownicy cywilni.

Przeciętna wypożyczeń dziennie wynosi 120 vol. a przeciętna odwiedzin dziennie 80 czytelników.

W roku 1973 powstał Ośrodek Naukowej Informacji Wojskowej, który zajmuje się gromadzeniem kart dokumentacyjnych, wydawaniem biuletynu nabytków i wymianą biblioteczną.

Czytelnia Oddziału Szkolenia, istniejąca od 1962 roku przy Cyklu Przedmiotów Społeczno - Politycznych, początkowo posiadała niewielki księgozbiór, składający się z 2650 voluminów, w przeważającej części dotyczący historii, filozofii, pedagogiki, psychologii i ekonomii politycznej. Początkowo czytelnia posiadała około 50 tytułów czasopism, w tym 30 - w języku polskim, 10 w językach obcych. Czytelnia cieszyła się powodzeniem wśród licznych stosunkowo w tym okresie czytelników, zwłaszcza podchorążych i kadry Wydziału Szkolenia, wychodziła naprzeciw potrzebom kadry, która wraz z podnoszeniem swoich kwalifikacji zawodowych i ogólnych często korzystała z księgozbioru czytelni.

W roku 1968, kiedy szkoła lotnicza przekształciła się w uczelnię wyższą, czytelnia podporządkowana została bibliotece Oddziału Szkolenia. Od 1962 r. do chwili obecnej księgozbiór wzrósł do 21 937 voluminów, a prenumerata prasy wzrosła czterokrotnie. Obecnie czytelnia posiada 146 tytułów czasopism w języku polskim, 51 tytułów w języku rosyjskim i 7 w języku niemieckim. Z czytelni korzysta rocznie około 2000 czytelników, przeciętna wypożyczeń w skali rocznej wynosi około 2800 pozycji.

Powstała w 1968 r. filmoteka dysponuje obecnie 519 sztukami kopii filmowych.

Podległe WOSL jednostki szkolenia praktycznego w powietrzu dysponują równie nowoczesną bazą szkoleniową jak "centralny" Oddział Szkolenia w Dęblinie.

Przykładowa,stacjonarna baza szkoleniowa każdej z jednostek szkolenia praktycznego w powietrzu zorganizowana jest na bazie "pułkowego" oddziału szkolenia, w którym urządzone są następujące gabinety /sale wykładowe/:

- gabinet metodyczny przygotowania do lotów;
- gabinet osprzętu;
- gabinet silnika;
- gabinet płatowca;
- gabinet taktyki ogólnowojskowej;
- gabinet taktyki lotnictwa;
- gabinet nawigacji;
- gabinet łączności lotniczej;
- sala symulatorów lotniczych.

Gabinety wyposażone są w nowoczesne techniczne środki nauczania i wykonane we własnym zakresie pomoce naukowe: makiety, przekroje, urządzenia do treningu kompleksowego i cząstkowego.

Oprócz tego w każdej jednostce istnieją sale, place i ogródki metodyczne do szkolenia ogólnowojskowego: musztry, taktyki walki piechoty, wyszkolenia ogniowego, kondycyjnego przygotowania do lotów.

Obecny stan bazy szkoleniowej pozwala na znaczne upraktycznienie zajęć i aktywny udział w procesie szkolenia samych podchorążych.

Równocześnie z rozwojem stacjonarnej bazy szkoleniowej rozbudowana została w jednostkach polowa baza szkoleniowa. W chwili obecnej zabezpiecza ona całkowicie proces szkolenia na lotniskach czasowego bazowania, gdzie nie ma możliwości korzystania z bazy stacjonarnej.

Szeroki ruch nowatorski i racjonalizatorski w jednostkach WOSL umożliwił praktyczne zastosowanie wielu rozwiązań przy technicznej obsłudze samolotów, udoskonalaniu pomocy naukowych oraz urządzeń do kierowania osiąganiem wyższych stanów gotowości bojowej. W ostatnim pięcioleciu zgłoszono w tym względzie kilkadziesiąt cennych propozycji i wniosków racjonalizatorskich, które wdrożone zostały do praktyki, np. w jednostce wojskowej 1071 opracowano projekty i wykonano zespół urządzeń do kierowania osiąganiem wyższych stanów gotowości bojowej. Do ciekawszych rozwiązań tego zespołu należy zaliczyć:

- automatyczne urządzenie do alarmowania i kierowania osiąganiem wyższych stanów gotowości bojowej przez oficera dyżurnego oddziału;
- stacjonarne zautomatyzowane urządzenie do kierowania przebiegiem mobilizacji;

- polowe zautomatyzowane urządzenie do kierowania przebiegiem mobilizacji w warunkach polowych;
- automatyczne urządzenie do samoobsługi kurierów w zakresie pobrania dokumentów do powołania żołnierzy rezerwy i pojazdów samochodowych z gospodarki narodowej;
- elektryczna tablica w zakresie uzupełniania jednostek żołnierzami rezerwy i pojazdami samochodowymi według PSzW.

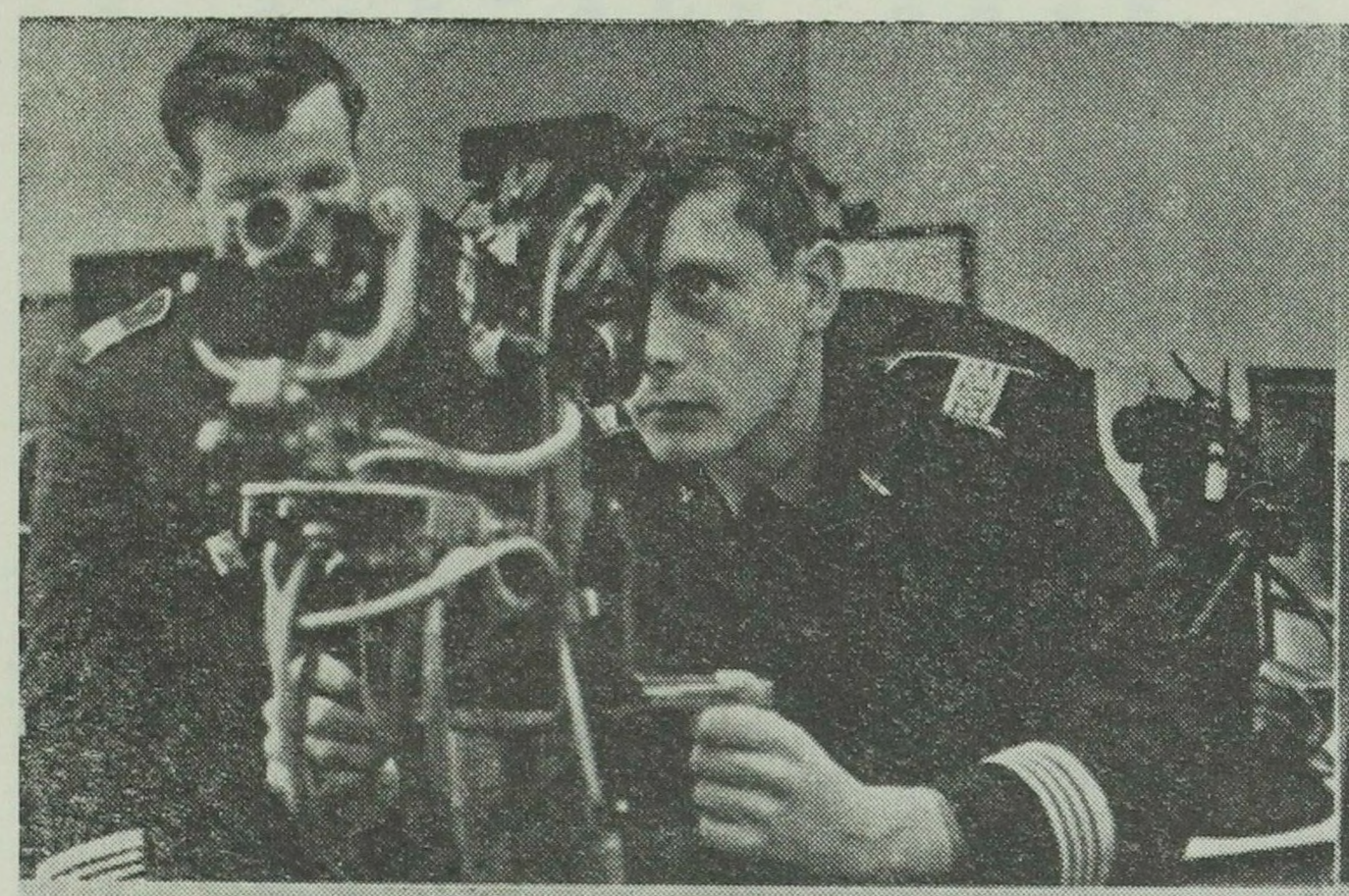
Dzięki wspomnianym urządzeniom uzyskano następujące efekty:

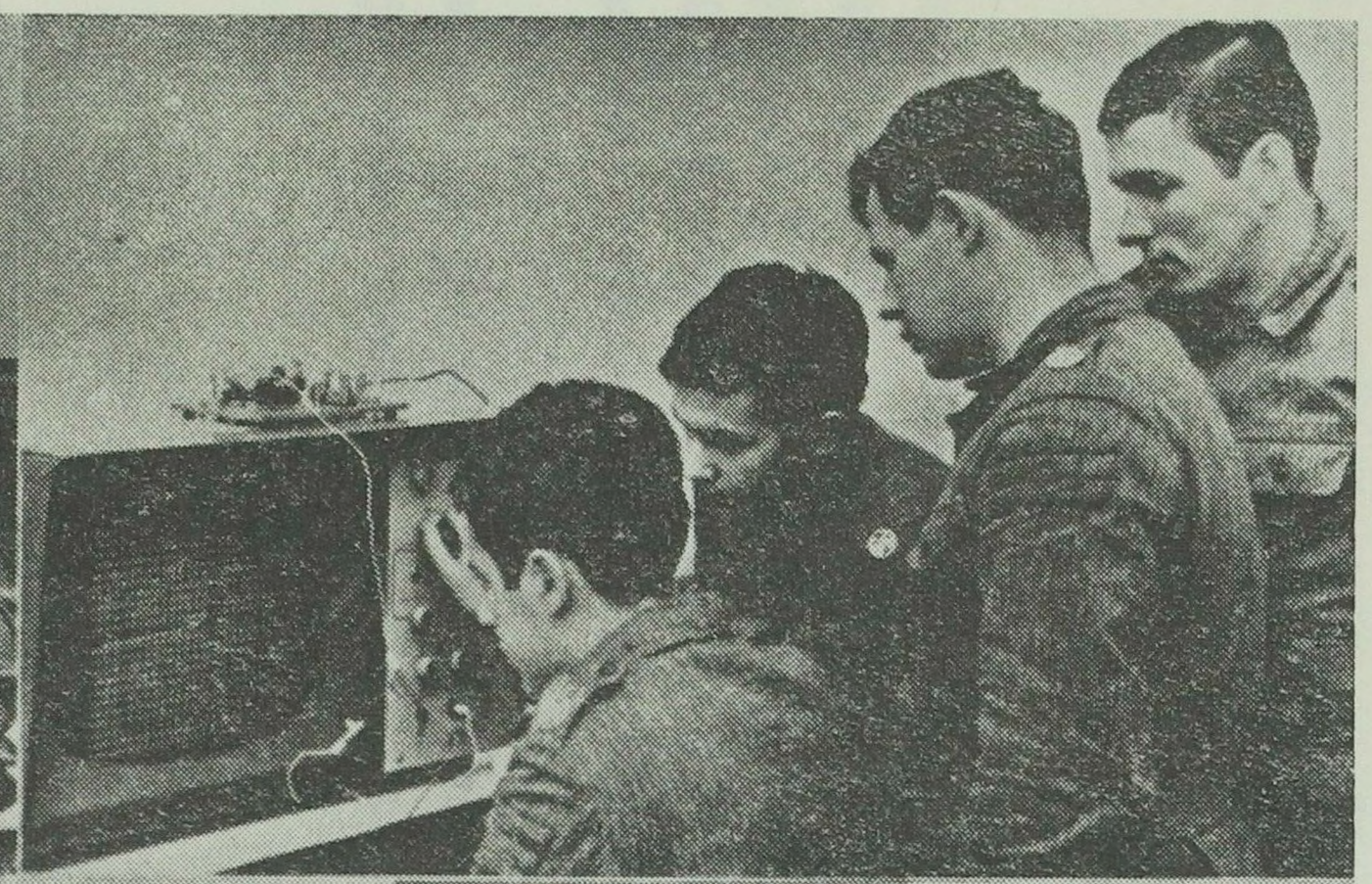
- skrócono czas alarmowania do 1,5 sek.
- wykluczono pomyłki osób funkcyjnych, które kierują osiąganiem wyższych stanów gotowości bojowej;
- odciążono pamięć kierujących dzięki zastosowaniu programów;
- wysoka kultura pracy operatorów;
- uzyskiwanie błyskawicznej informacji;
- ograniczono liczbę czynności oficera dyżurnego oddziału.

Wyżej wymienione urządzenia brały udział w Centralnej Wystawie Wojska Polskiego w lutym 1973 r., zorganizowanej w Akademii Sztabu Generalnego w m. Rembertów, i zostały wysoko ocenione, tak pod względem funkcjonalności, jak i estetyki wykonania

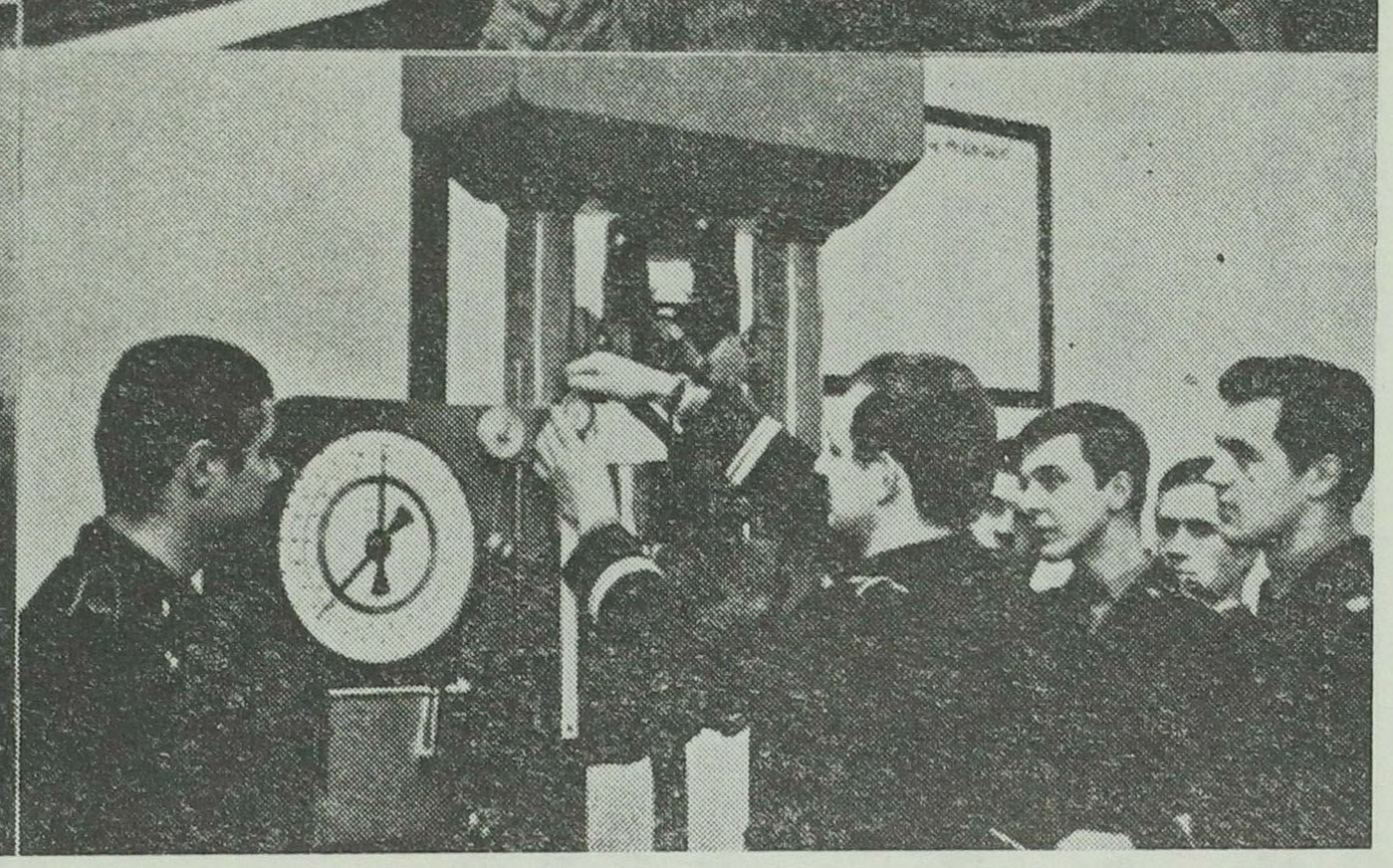
Na powyższą wystawę nowatorzy reprezentujący Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą im. Jana Krasickiego zgłosili ponad 20 różnorodnych w swej treści propozycji i wniosków racjonalizatorskich. Większość wniosków związana jest bezpośrednio z podwyższaniem gotowości i sprawności bojowej oraz podniesieniem skuteczności oddziaływań szkoleniowych i ideowo-wychowawczych. Zaprogramowany schemat połączeń telegraficznych, urządzenie sygnalizacyjne do szybkich połączeń telegraficznych, urządzenie sygnalizacyjne do szybkich połączeń okólnikowych, założenia organizacyjno - - ekonomiczne odnoszące się do Liceum Lotniczego, nowa koncepcja i program pracy partyjno - wychowawczej z podchorążymi, wykonanie treningowych stanowisk dowodzenia w sali symulatorów lotniczych oraz w salach cząstkowego i pełnego przygotowania do lotów, a także szereg makiet pracujących, ukazujących działanie poszczególnych samolotów, to niektóre przykłady pożytecznego działania żołnierskich kolektywów "Szkoły Orląt", wysoko ocenione przez przewodniczącego Komisji do spraw Inicjatyw i Eksperymentów WL płk.dypl. pil. Józefa SOBIERAJA.

Do czołówki kadry jednostek WOSL, szczególnie wyróżniających się w rozwijaniu bazy szkoleniowej oraz rozwijaniu działalności nowatorskiej i racjonalizatorskiej, należą oficerowie:









Samodzielność — to szczególnie ważna cecha oficera-pilota. Ona jest podstawą nauczania, przy czym studia traktuje się jako podstawę do samokształcenia oraz stałego doskonalenia i rozwoju oficera w czasie pełnienia przez niego służby w jednostkach bojowych.

Janusz CZYŻKOWSKI, Jan PIĘTOSA, Józef BERNACIAK, Marian GOSPODARCZYK, Jerzy KANTOR, Roman MARCINKIEWICZ, Zdzisław ZDUNEK.

Baza szkoleniowa WOSL jest systematycznie rozbudowywana i modernizowana, a jej funkcja całkowicie podporządkowana nadrzędnemu celowi, jakim jest jak największe upraktycznienie trudnej sztuki latania.

Nie zapomniano też o wypoczynku dla całego stanu osobowego WOSL.

Liczne obiekty rekreacyjne, między innymi, basen pływacki i amfiteatr letni służą właściwie ukierunkowanemu czynnemu wypoczynkowi i rozrywce kadry.

WOSL jest również pionierem w organizowaniu i zabezpieczaniu materiałowo - technicznym nieetatowych wczasóe turystycznych, dzięki którym kadra szkoły wraz z rodzinami może poznawać najpiękniejsze regiony Polski i regenerować swe siły witalne do dalszej pełnej zaangażowania pracy.

5. Niektóre problemy i eksperymenty dydaktyczno - wychowawcze

Celem zabiegów dydaktyczno - wychowawczych w WOSL jest wykształcenie wysoko kwalifikowanych pilotów i nawigatorów wojskowych, a zarazem oficerów - dowódców, świadomych obrońców socjalistycznej Ojczyzny i światłych wychowawców żołnierzy.

Cel taki poświęcał szkole od zarania jej istnienia jednak pełną możliwość realizacji, w oparciu o naukowe podstawy, znalazł dopiero w warunkach WOSL.

Zasadnicze formy metody nauczania, wypracowane przez szkołę w toku wieloletniej działalności, zostały nadal utrzymane, wzrosła jednak rola ćwiczeń i prac samodzielnych. Wprowadzono także sesje egzaminacyjne oraz nowe metody sprawdzania postępów uczniów w postaci kolokwiów, konserwatoriów, prac dyplomowych itp.

Ostatnie lata przyniosły nowe osiągnięcia w dziedzinie technicznych środków nauczania, w stosowaniu nowych form i metod szkolenia i przygotowania podchorążych do pracy w jednostkach bojowych.

Nad zagadnieniem związanym z wychowaniem i wyszkoleniem podchorążych pilotów koncentruje się wysiłek całej kadry.

Poszukuje się systematycznie nowych, bardziej skutecznych, form prowadzenia pracy wychowawczej i dydaktycznej. W tym kierunku prowadzi się również badania naukowe i tworzy nową bazę szkoleniową.

Po przejściu do WOSL podchorążowie rozpoczynają studia,które mają im dać teoretyczne podstawy do wykonywania zawodu dowódcy - - inżyniera pilota. Szczególnie duży wpływ na przebieg dalszych studiów w szkole ma pierwszy okres, w którym młodzi podchorążowie stykają się z nowym środowiskiem, zwyczajami i sposobem życia.

W konfrontacji tej i w procesie dalszego szkolenia główną rolę odgrywa kadra dydaktyczno - naukowa i dowódcza, dysponująca najnowszymi osiągnięciami pedagogiki i techniki wojskowej.

Równolegle z procesem zdobywania wiedzy fachowej w czasie studiów następuje kształtowanie się cech ideowo - politycznych i kulturalnych podchorążych, w których czynny udział biorą organizacje społeczno - polityczne i kulturalne. W ramach swej szczególnej działalności organizacje te utrzymują ścisłą więź ze środowiskiem cywilnym. Istnieje na przykład zespół instruktorów harcerstwa, który aktywnie uczestniczy w pracach na rzecz harcerstwa w terenie.

Istnieje również koło modelarskie przy Zawodowym Liceum Ogólnokształcącym w Dęblinie, którym opiekują się podchorążowie. Ponadto Zarząd Uczelniany ściśle współpracuje z zarządem ZMS i ZSMW w powiecie. Szczególnie godnym podkreślenia jest fakt, że podchorążowie bardzo dużo uwagi przykładają do pracy w Liceum Lotniczym, które niedawno powstało przy WOSL, pełnią oni dyżury w tej Szkole w godzinach popołudniowych, w trakcie których prowadzą pracę wychowawczą szczególnie z wiedzy lotniczej i tradycji lotnictwa.

W trakcie studiów wszystkie wysiłki są skierowane na wychowanie podchorążych poprzez:

- naukę;
- pracę indywidualną;
- wdrażanie do pracy pedagogiczno - dowódczej;
- zebrania partyjne i organizacji młodzieżowej;
- sport i turystykę;
- przodownictwo i współzawodnictwo.

Efekty tej pracy oraz wzrost świadomości i dojrzałości podchorążych można również ocenić na podstawie upartyjnienia poszczególnych roczników.

Jeżeli na pierwszym roczniku upartyjnienie waha się od 6 do 8%, na drugim do 15%, na trzecim 34 ÷ 45%, to już na czwartym wynosi ono 75 ÷ 84%. Nie bez znaczenia jest to, że w roku 1972 podchorążowie zdobyli 212 odznak "WŻ".

Ważnym problemem jest również zachowanie jedności i ciągłości procesu wychowawczego. Kandydat do WOSL już od młodych lat korzystał dzięki naszemu ustrojowi z różnych form życia kulturalnego, dlatego też należy ten problem przedłużyć i pogłębiać w warunkach WOSL. Jest to zadanie nie łatwe ponieważ Dęblin jest oddalony od ośrodków kulturalnych. Dlatego też realizowany jest systematycznie urozmaicony program zajęć kulturalno - - oświatowych.

Przez okres trzech lat podchorąży uczestniczy w zajęciach kulturalno - oświatowych w wymiarze 117 godzin. Na czwartym natomiast wszyscy podchorążowie realizują ten program w ramach praktyki pedagogiczno - dowódczej. Tzn. praktycznie prowadzą pogadanki, gawędy, wygłaszają referaty, organizują wieczornice, wycieczki, spotkania itp. - za co wystawia im się oceny.

Niezależnie od tego programu, podchorążowie biorą aktywny udział w amatorskiej twórczości artystycznej, przy wydatnej pomocy klubu garnizonowego.

W tej twórczości mają podchorążowie poważne osiągnięcia np.: istnieje kabaret, który zajął pierwsze miejsce w 1972 i 1973 r. na szczeblu Wojsk Lotniczych, a teatr poezji zakwalifikował się w r.b. do eliminacji na szczeblu Wojska Polskiego.

Ważną sprawą jest kształtowanie u młodych ludzi naukowego poglądu na świat. W warunkach Szkoły zagadnienie to realizowane jest poprzez programowe szkolenie w cyklu przedmiotów społeczno - politycznych, takich jak: filozofia, ekonomia polityczna, psychologia czy pedagogika. Ponadto pomaga w tym działaniu Szkoła Aktywu Młodzieżowego.

Na uwagę zasługuje zainteresowanie tematami o charakterze światopoglądowym wśród podchorążych; chcą oni dyskutować i utwierdzać swoje przekonania na podstawach naukowych.

Duże znaczenie w kształtowaniu świadomości i wyrabianiu pozytywnych cech osobowości ma wychowanie fizyczne i sport. Problem ten jest doceniany przez Szkołę, świadczy o tym fakt że duży procent podchorążych zdobyło odznakę WOSF, ponadto podchorążowie całkowicie przyjęli w swe ręce zorganizowane w lipcu 1973 r. spartakiady uczelni wojskowych.

Został powołany Sztab Spartakiady, w skład którego weszli wyłącznie podchorążowie. Takie postawienie sprawy daje możliwość wyrobienia samodzielności i odpowiedzialności u podchorążych.

Jeżeli chodzi o samodzielność i odpowiedzialność podchorążych za całokształt życia w Szkole, to problem ten stoi również w centrum uwagi, np. wszyscy sekretarze Oddziałowych Organizacji Partyjnych - to podchorążowie, ponadto skład Zarządu Uczelnianego SZMW stanowią podchorążowie, również takie instancje jak: PTTK, Rady Kultury itp. składają się wyłącznie z podchorążych.

Wychowanie wojskowe spełnia chyba jeden z najważniejszych czynników, który w przyszłości ma ułatwić naszym absolwentom pracę oficera i dowódcy.

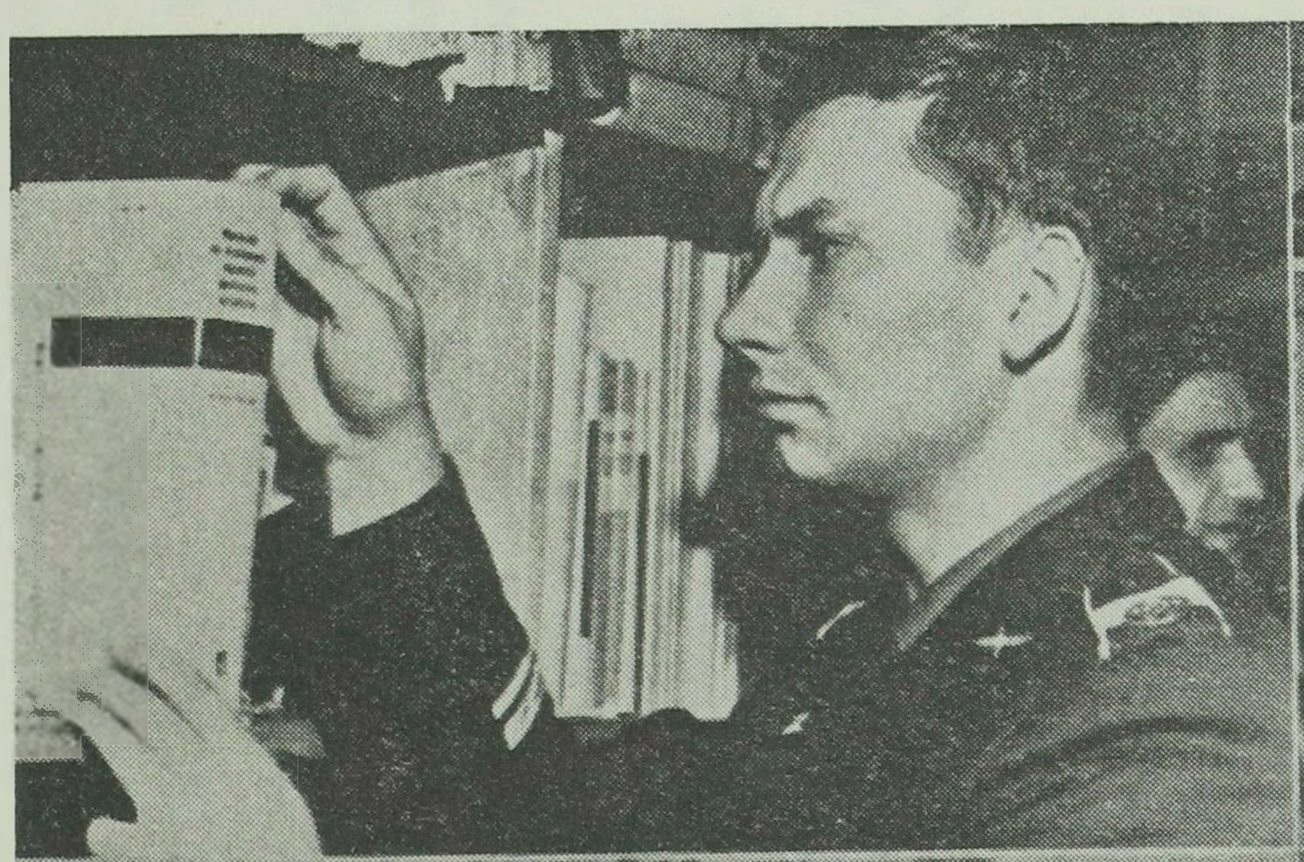
Przez okres czterech lat każdy podchorąży przechodzi praktycznie wszystkie funkcje, wynikające z regulaminów takie jak np.: służby garnizonowe, wartę, dowodzi plutonem, czy wreszcie jest szefem kompanii.

Podchorążowie biorą również aktywny udział w realizacji czynów na rzecz upiększania garnizonu.

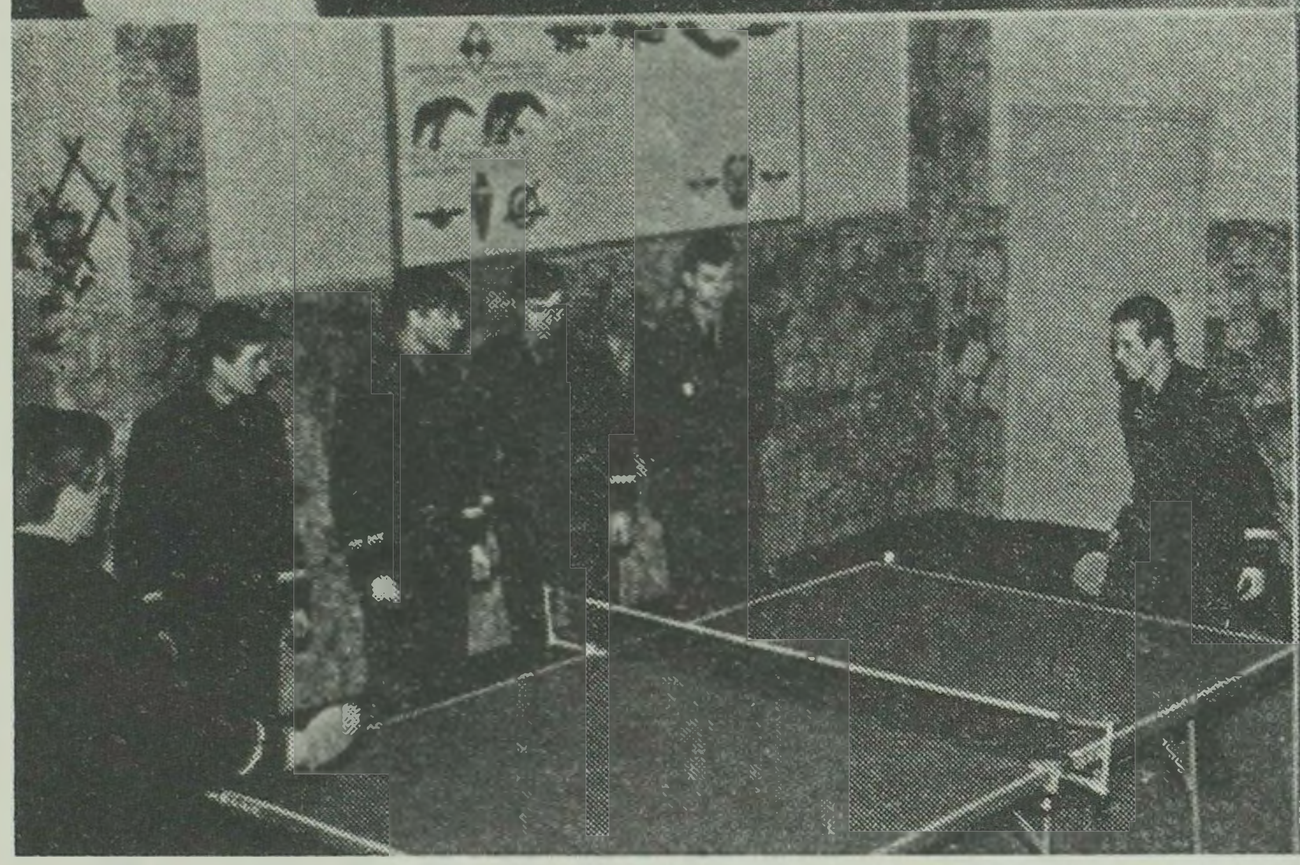
Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że do sporadycznych przypadków należy zaliczyć wydalenie absolwenta WOSL z wojska ze względu na brak kwalifikacji do zawodu oficera.

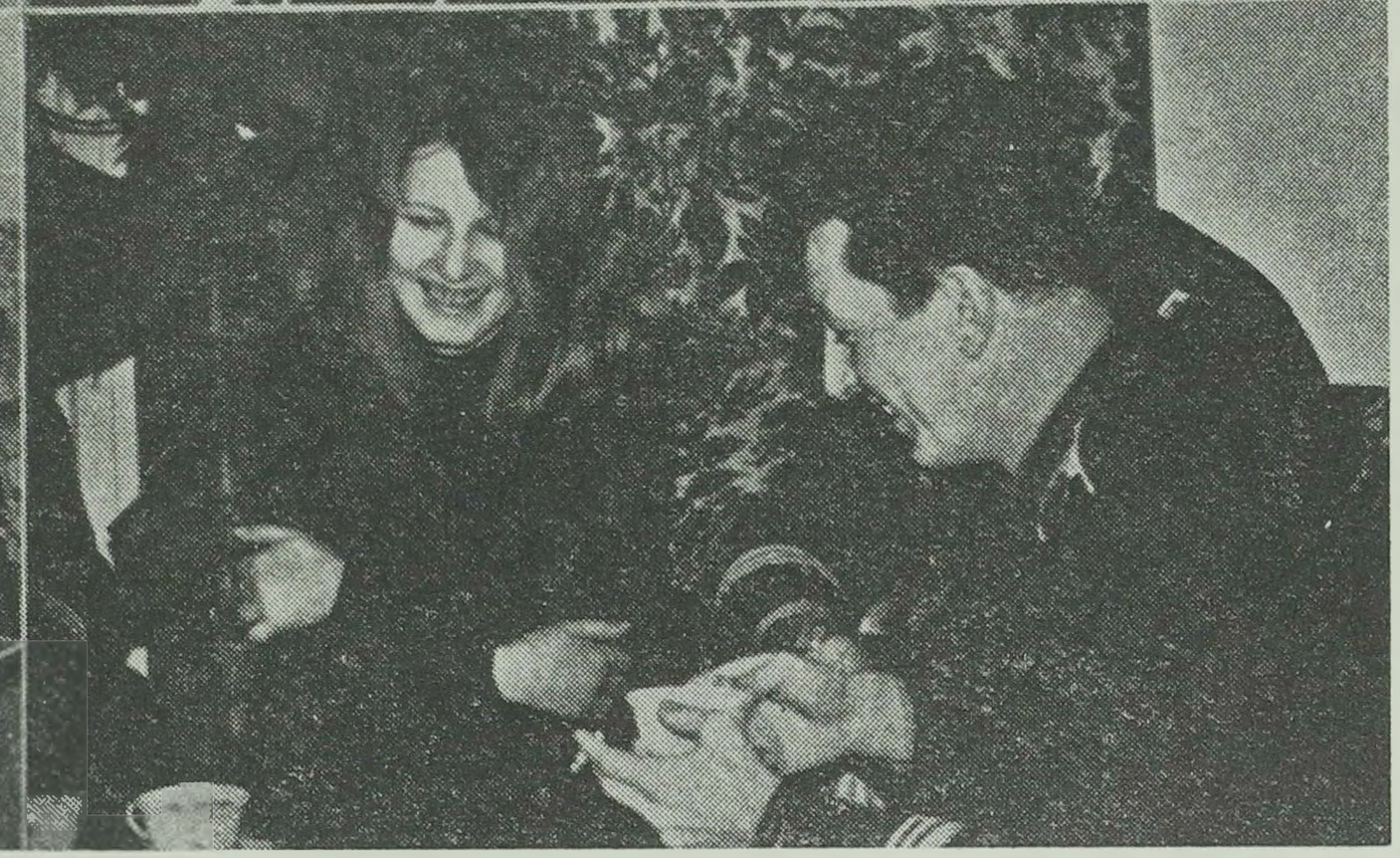
W dążeniu do osiągnięcia jak najlepszych wyników w nauczaniu podchorążych, kadetów i elewów stosowane są w WOSL różne formy i metody nauczania, oparte na doświadczeniach własnych oraz innych szkół oficerskich i uczelni cywilnych. Jedną z metod nauczania stosowaną przez kadrę dydaktyczną WOSL jest nauczanie programowane. Przy pomocy pracowników naukowych Politechniki Warszawskiej opracowuje się już wstępnie odpowiednie metody szkolenia pilotów na symulatorach lotniczych, a wykładowcy przystąpią do przygotowywania skryptów, które wraz z egzaminatorami pozwolą na wprowadzenie w szerszym zakresie nauczania programowanego do codziennej praktyki dydaktycznej.

Stosuje się również w WOSL metodę nauczania problemowego. Początki nauczania problemowego w WOSL sięgają drugiej połowy 1964 roku. Jeszcze w Oficerskiej Szkole Lotniczej przeprowadzono wiele godzin zajęć metodą problemową z podchorążymi wszystkich roczników. Na podstawie przeprowadzonych eksperymentów ustalono, że nauczanie problemowe może być stosowane w zasadzie do wszystkich przedmiotów. Jednakże szczególną jego przydatność uwidacznia się w przedmiotach, gdzie podchorąży dla rozwiązania określonego problemu zmuszony jest stosować wiedzę wchodzącą w zakres kilku przedmiotów.









A czas wolny od nauki? Mogą go podchorążowie poświęcić tak pracy społecznej jak i rozrywce, czy działalności w licznych kołach zainteresowań. Szkoła posiada bowiem biblioteki o bogatym księgozbiorze, czytelnie, obiekty i urządzenia sportowe oraz kluby i kawiarnie.

W trakcie licznych eksperymentów ustalono, że nie jest możliwe określenie ścisłego i uniwersalnego modelu lekcji problemowej, który można stosować we wszystkich przedmiotach. Stwierdzono również, że poszczególne tematy w ramach jednego przedmiotu, a nawet poszczególne zagadnienia określonych tematów należy realizować różnymi metodami nauczania. Ponadto ustalono, że zajęcia prowadzone metodą problemową umożliwiają wykładowcy lepsze poznanie ucznia, co posiada duże znaczenie ze względu na właściwe kierowanie procesem nauczania, oceniania szkolonych i ich wychowywanie.

Obecnie metodą problemową realizuje się:

- 15% zajęć z przygotowania do lotów na symulatorach lotniczych;
- 20% zajęć związanych z funkcjonowaniem instalacji pokładowej i jej obsługą w powietrzu;
- 20% zajęć z przedmiotów społeczno - politycznych.

Metoda problemowa na stałe weszła do praktyki dydaktycznej wszystkich cyklów, tak w szkoleniu teoretycznym jak i praktycznym.

Jednym z najnowszych eksperymentów dydaktyczno - wychowawczych w WOSL jest praca z uczniami osiągającymi bardzo dobre wyniki w nauce oraz wykazującymi określone, ponadprzeciętne predyspozycje i uzdolnienia.

Zasady pracy z tymi uczniami są następujące:

Na podstawie wyników w nauce osiąganych w I i II roku nauki oraz stwierdzonych uzdolnień i predyspozycji, podchorążowie wybitnie uzdolnieni będą dalej kształceni według:

- programów zasadniczych, lecz w skróconym czasie /3 lata/;
- programów rozszerzonych w normalnym czasie /4 lata/.

Kwalifikacja podchorążych do kształcenia według zasadniczych programów w czasie skróconym odbywa się na podstawie osiąganych przez nich wyników w nauce i wyszkoleniu ogólnowojskowym oraz wykonywania obowiązków żołnierskich w I i II semestrze.

Dla zakwalifikowanych opracowuje się ramowy plan przyspieszonej realizacji 4-letniego programu WOSL. Plan taki zakłada pełne wykorzystanie uzdolnień oraz motywacji podchorążych do zawodu pilota.

Plan ten ma również na celu wdrożenie podchorążych do samodzielnych studiów w zakresie programu szkolenia pilotów oraz wyrabianie u nich umiejętności i nawyków uzupełniania wiedzy

ogólnej i specjalistyczno - lotniczej w trakcie ich dalszej służby zawodowej w lotnictwie.

Ilość i zakres przedmiotów zasadniczego programu szkolenia pilotów WOSL pozostaje bez zmian, modyfikacji ulega wyłącznie organizacja nauki i metody opanowywania wiedzy.

Podchorążowie studiujący obecnie według tego planu są przygotowani do szkolenia praktycznego na samolocie TS-8.

Ogólną opiekę nad prawidłową realizacją planu szkolenia sprawuje opiekun dydaktyczny, wyznaczony rozkazem Komendanta Szkoły.

Kierownicy cyklów przedmiotowych organizują, za pośrednictwem doświadczonych wykładowców, konsultacje, kierują samodzielną nauką podchorążych oraz udostępniają im pomoce szkoleniowe, laboratoria, gabinety metodyczne itp.

Podchorążowie obowiązani są posiadać, oprócz ramowego planu szkolenia i indeksów, osobiste plany indywidualnej realizacji programów, do których wpisywane są przez wykładowców tematy, zagadnienia, kolokwia i egzaminy oraz sposób i terminy ich zaliczania.

Oprócz samodzielnego studiowania materiałów programu i konsultacji podchorążowie mogą uczestniczyć w wybranych zajęciach swojej grupy, a także grup III rocznika przygotowywanych do szkolenia praktycznego w powietrzu na samolocie TS-8.

Podchorążowie ewidencyjnie i organizacyjnie należą do swoich grup, jednak na całodzienną naukę własną wydziela się im w Oddziale Szkolenia specjalne pomieszczenia.

Podchorążowie zdają egzaminy z przedmiotów warunkujących dopuszczenie do lotów w czasie sesji egzaminacyjnej III rocznika. Pozostałe przedmioty zaliczają w trakcie dalszej nauki.

Po zdaniu egzaminów przejściowych podchorążowie wchodzą w skład grup III rocznika.

W czasie szkolenia praktycznego w pułku szkolnym i szkolno-bojowym pozostają oni pod opieką wyznaczonych oficerów pułku i wykładowców, uzupełniają wiadomości przewidziane programem oraz zaliczają je w terminach ustalonych dla VI, VII, i VIII semestru. Opanowywanie przedmiotów z zakresu IV roku nauki przebiega zgodnie z planem szkolenia przewidzianym dla grup IV rocznika.

Tematy prac dyplomowych otrzymują oni przy końcu VI semestru, a egzamin dyplomowy składają o rok wcześniej.

Kwalifikacja podchorążych do kształcenia w czasie normalnym lecz według rozszerzonego programu odbywa się podobnie, na podstawie ich wyników w nauce i dyscyplinie, a także:

- szczegółowego wywiadu o zainteresowaniach i uzdolnieniach podchorążych w szkole średniej;
- dodatkowych badań psychologicznych;
- opinii ze szkolenia na LPW-2;
- opinii przełożonych, wykładowców oraz opiekunów dydaktycznych grup i roczników;
- opinii o działalności tych podchorążych w sekcjach Koła Naukowego Podchorążych.

Dla zakwalifikowanych opracowuje się dodatkowy, rozszerzony program przedmiotów, przewidujący wykorzystywanie uzdolnień podchorążych w następujących dziedzinach:

1. Specjalno - wojskowej, o kierunku:
   - dowódczym;
   - operacyjno - rozpoznawczym;
   - nawigatorskim;
   - strzelania powietrznego.
2. Technicznej, o kierunku:
   - eksploatacja sprzętu lotniczego;
   - uzbrojenie lotnicze;
   - elektronika;
   - automatyka.
3. Matematyczno - fizycznej, o kierunku:
   - matematyka;
   - fizyka.
4. Humanistycznej, o kierunku:
   - pedagogiczno - psychologicznym;
   - historycznym;
   - filologicznym.

Podchorążowie, studiujący według rozszerzonego programu, przygotowani są do obejmowania, po skróconym okresie stażu w jednostkach bojowych i kierunkowych studiach w ASG lub innych uczelniach, odpowiednio wyższych stanowisk w wojskach lotniczych.

Wyselekcjonowani podchorążowie realizują program zgodnie z ustalonym 4-letnim harmonogramem, natomiast dla realizacji

rozszerzonych programów kierunkowych opracowuje się dla nich specjalny plan.

Samodzielne studiowanie rozszerzonego programu odbywa się systematycznie w ciągu kolejnych lat nauki pod kierunkiem opiekunów dydaktycznych, wyznaczonych spośród wykładowców lub innych oficerów według tych samych zasad, które dotyczyły kształcenia podchorążych w czasie skróconym.

Troska o przyspieszenie procesu kształcenia pilotów i zwiększenia ich dopływu do jednostek bojowych przyświeca innemu projektowanemu eksperymentowi, polegającemu na szkoleniu absolwentów cywilnych wyższych szkół inżynierskich.

Przeprowadzony w maju i czerwcu 1973 roku sondaż w kilku wyższych szkołach inżynierskich wykazał, że istnieje realna możliwość utworzenia niewielkiej grupy młodych inżynierów, których można będzie przeszkolić na pilotów samolotów odrzutowych w ciągu dwóch lat.

Innym, wzorowanym na osiągnięciach radzieckich, jest eksperyment wychowawczy zwany "Szkołą Wychowania Patriotycznego przy WOSL".

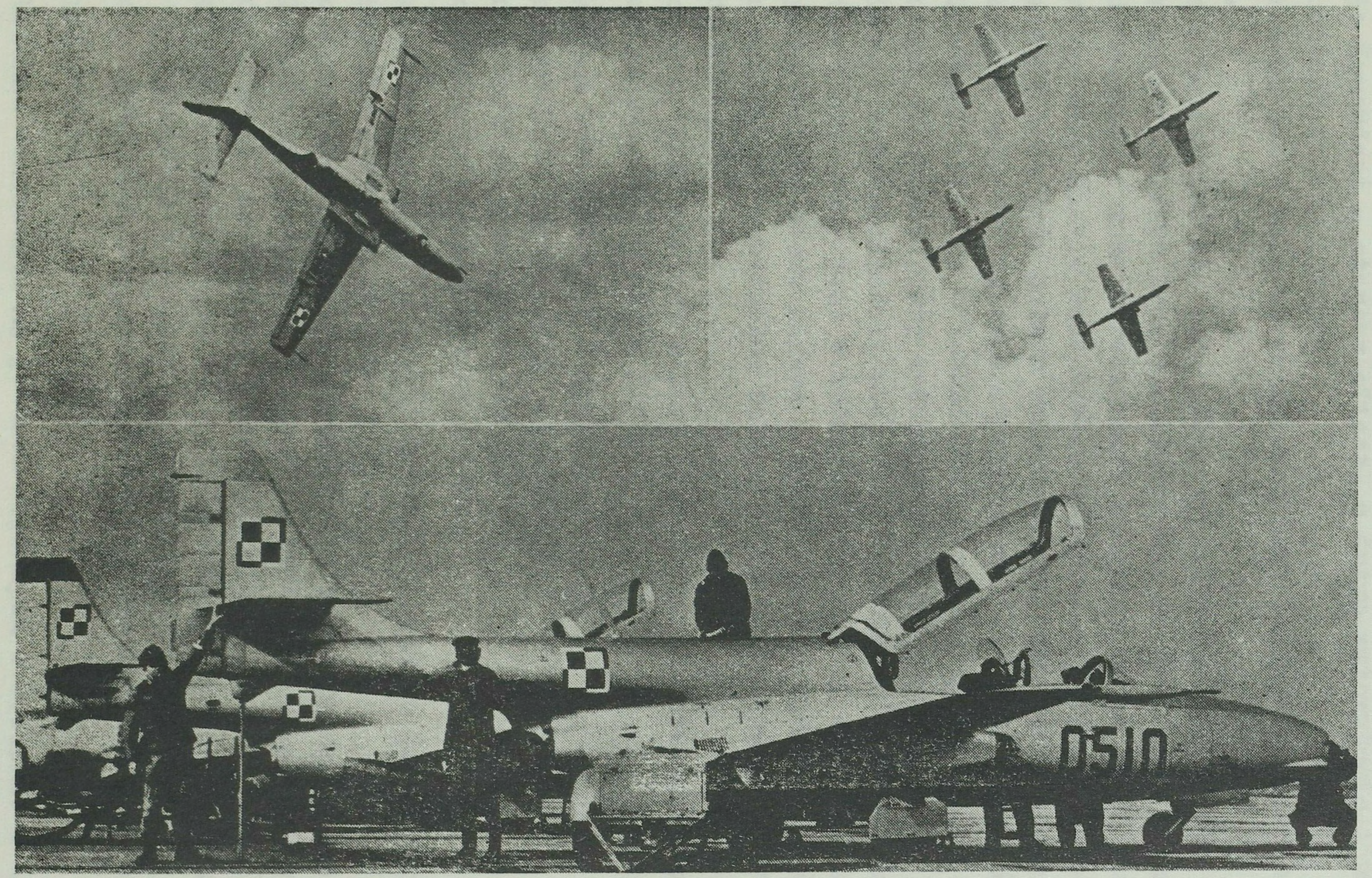
Celem tej Szkoły będzie organizowanie, w ramach programowych lekcji przysposobienia obronnego, specjalnych zajęć dla młodzieży wyższych klas szkół średnich zawodowych i ogólnokształcących.

Zajęcia te będą polegać na:

- wychowywaniu młodzieży w duchu tradycji LLP i LWP;
- propagowaniu idei ludowej obronności;
- wyrabianiu i rozwijaniu zainteresowań współczesną problematyką lotniczą i perspektywami jej rozwoju;
- ciągłym oddziaływaniem wychowawczym w kierunku krystalizowania zamiłowań młodzieży do zawodowej służby wojskowej;
- zainteresowaniu uczniów techniką wojskową;
- wyrabianiu odporności psychicznej i rozwijaniu cnót żołnierskich oraz utrwalaniu stałej więzi z wojskiem.

Do drużyn "Szkoły Wychowania Pariotycznego" przyjmowani będą, przy zachowaniu pełnej dobrowolności, tylko chłopcy uczęszczający na lekcję przysposobienia obronnego i posiadający przynajmniej dostateczne postępy w nauce.

Szkolenie w ramach drużyn pogłębiać będzie w istotny sposób znajomość problematyki przerabianej na lekcjach przysposobienia obronnnego, a oceny uzyskiwane przez członków drużyn uwzględniane będą przez dyrekcję szkół w ogólnej ocenie ucznia.



Tak wyglądają samoloty szkolno-treningowe TS-11 Iskra, na których słuchacze odbywają pierwszy etap szkolenia praktycznego. Nie są straszne te pierwsze kroki w powietrzu, bo towarzyszą im doświadczeni piloci-instruktorzy, którzy wyszkolili już wielu adeptów sztuki latania.

Jako zasadę przyjmuje się, że oddziaływanie wychowawcze na członków drużyn trwać będzie do chwili ukończenia przez nich nauki w szkole średniej. Na czele projektowanej szkoły stać będzie Komendant - starszy oficer, o dużym autorytecie i umiejętnościach pedagogicznych.

Drużyny takie będą zorganizowane przy wszystkich jednostkach WOSL.

Zajęcia odbywać się będą podczas niedzielnych zbiórek.

Członkowie drużyn będą posiadać w czasie szkolenia jednolite umundurowanie. W ramach realizacji programu nauki kłaść się będzie nacisk na uwypuklenie roli zawodu oficera - pilota, a zajęcia prowadzone będą przy pełnym wykorzystaniu bazy szkoleniowej WOSL i pułków w celu zwiększenia atrakcyjności zbliżania uczniów do problematyki lotniczo - technicznej i romantyzmu latania.

Ważnym elementem pracy dydaktyczno - wychowawczej WOSL jest rozwijanie samodzielności, uzdolnień i zamiłowań podchorążych. Cel ten realizowany jest w różnych kierunkach i formach działalności wychowawczej, która zawsze zawiera w sobie elementy eksperymentu naukowego, szczególną rolę odgrywa tu Naukowe Koło Podchorążych WOSL.

Do roku 1972 istniały w szkole dwa koła naukowe oraz szereg kół zainteresowań, a wśród nich:

1. Naukowe Koło Historii Wojskowości;
2. Naukowe Koło Psychologii Lotniczej;
3. Koło Myśli Racjonalizatorskiej;
4. Koło Miłośników Literatury i inne.

Działały one z inicjatywy i pod kierownictwem pracowników dydaktyczno - wychowawczych.

Koła naukowe historii i psychologii, koncentrowały swoją działalność na pracach związanych z rozbudową bazy naukowo - - dydaktycznej, elementach badań naukowych, popularyzacją i pogłębianiem wiedzy wojskowo - historycznej i psychologicznej oraz brały udział w różnego rodzaju imprezach.

Do szczególnych osiągnięć ich działalności należy zaliczyć:

1. Opracowania:

- "Zbrodnie Wehrmachtu na jeńcach wojennych w Dęblinie i Zajezierzu" - podchorążego Andrzeja Winiewskiego;
- "Konspiracja lotnicza na terenie Dęblina i okolic" - pchor. Jerzego Wachowicza;

- "Wpływ inteligencji na szkolenie praktyczne podchorążych WOSL";
- "Motywy wyboru zawodu pilota" - pchr. Przybylika;
- "Psychologiczne aspekty lotów na dużych wysokościach i w stratosferze" - pchor. Jana Bednarczyka;

2. Zbieranie materiałów i dokumentów do historii Szkoły.
3. Podróże naukowo - wojskowe:

- podróż wojskowo - historyczna "Szlakami Chwały Oręża Polskiego" na trasie Dęblin - Maciejowice - Zadybie Stare - Kock - - Rąblów - Kazimierz - Janowiec - Puławy - Dęblin, organizowane corocznie w latach 1960 - 1972;
- wycieczka historyczno - krajoznawcza do Muzeum WP po trasie: Dęblin - Studzianki - Warka - Warszawa, organizowane corocznie dla I rocznika w latach 1967 - 1972;
- podróż wojskowo - historyczna "Szlakami walk nad Bzurą", w 1969 r.;
- podróż wojskowo - naukowa "Szlakami 1000-lecia Oręża Polskiego", po trasie: Dęblin - Bydgoszcz - Wał Pomorski - Kołobrzeg - - Szczecin - Siekierki - Cedynia - Babimost, zorganizowana z okazji 1000-lecia bitwy pod Cedynią w roku 1972.

4. Imprezy popularno - oświatowe, jak np.:

- odczyty okolicznościowe;
- spotkania z weteranami lotnictwa;
- konkursy i turnieje wiedzy wojskowo - historycznej;
- spotkania z młodzieżą szkolną.

5. Urządzenie wspólnie z ZMS Liceum Ogólnokształcącego w Dęblinie regionalnej izby pamięci narodowej.

Tak zorganizowana działalność podchorążych kół naukowych i kół zainteresowań wpływała pozytywnie na podnoszenie wiedzy i wdrażanie uczniów do samodzielnej pracy nad sobą. Okazało się jednak, że rozproszenie tej działalności nie sprzyja osiąganiu należytych efektów dydaktyczno - wychowawczych. Dlatego też jesienią 1972 r. zgodnie z wytycznymi Inspektoratu Szkolenia MON, działalność kół naukowych została zintegrowana w ramach nowo powstałego Naukowego Koła Podchorążych /NKP/ WOSL im. Jana Krasickiego.

W kole tym działały obecnie 4 sekcje problemowe:

- nauk polityczno - wojskowych;
- techniki lotniczej;

- taktyki lotnictwa;
- ogólnokształcąca.

Opiekunami koła i sekcji zostali oficerowie wykładowcy, a na czele Rady NKP stanął plut.pchor. Stefan GODLEWSKI.

Reorganizacja pracy kół naukowych wpłynęła na jej usprawnienie i lepsze sprecyzowanie zadań.

Do głównych kierunków i zadań pracy NKP WOSL należy zaliczyć:

- prace badawcze i rozwijanie zainteresowań naukowych wśród podchorążych;
- popularyzację wiedzy wśród podchorążych i uczniów szkół średnich a zwłaszcza Zawodowego Liceum Lotniczego w Dęblinie;
- umożliwienie rozwoju uczniom wybitnym, wszechstronnie uzdolnionym oraz wyróżniającym się w określonych dziedzinach wiedzy;
- udział w realizacji zadań dydaktyczno - wychowawczych WOSL;
- kształtowanie zaangażowanych twórczych postaw wobec zadań realizowanych przez państwo, wojsko i uczelnie zgodnie z programem VI Zjazdu, VII Plenum PZPR i założeniami Roku Nauki Polskiej.

Realizacja tych zadań odbywa się głównie na drodze pracy indywidualnej i zespołowej w ramach sekcji problemowych i zespołów, przy czym program NKP opiera się zarówno na inicjatywach oddolnych korelowanych przez Radę NKP, jak też inspiracji ze strony opiekunów.

Do najważniejszych prac badawczych realizowanych aktualnie przez podchorążych - członków NKP należą:

- opracowywanie koncepcji ulepszeń konstrukcyjnych silnika spalinowego z tłokiem wirującym, którym zajmuje się w sekcji techniki lotniczej zespół kierowany przez pchor. SEIFERTA.

Według oceny specjalistów WAT na uwagę zasługują pewne szczegóły konstrukcyjne, zwłaszcza uszczelnienie tłoka;
- prace zespołu pchor. SZCZEPAŃSKIEGO w dziedzinie psychologii lotniczej, szczególnie zaś opracowywany problem zachowania się pilota w locie oraz badania psychologiczne kandydatów na pilotów;
- badania podchorążych Knapika i Wilczewskiego nad rozwojem konstrukcji lotniczych lat międzywojennych;
- prace członków sekcji techniki lotniczej nad opracowaniem stanowiska do prób silnika oraz układu pomiaru ciągu silnika.

Członkowie koła brali również udział w sesjach naukowych zorganizowanych przez Politechnikę Łódzką i Wojskową Akademię Medyczną.

W ramach sesji prowadzonej w WAM przygotowali oni i wygłosili referat na temat: "Przygotowanie absolwentów WOSL do praktycznej pracy i służby w jednostce lotniczej", zajmując w ogólnej klasyfikacji IV miejsce wśród zespołów autorskich Wyższych Szkół Oficerskich i Akademii Wojskowych.

Naukowe Koło Podchorążych WOSL stało się również platformą organizacyjną eksperymentu w dziedzinie pracy z uczniami uzdolnionymi.

Do ważniejszych przedsięwzięć Naukowego Koła Podchorążych WOSL na rok 1973 należą:

1. Kontynuacja i rozszerzanie zakresu podjętych prac badawczych;
2. Organizacja sesji popularno - naukowej na temat: "Rok Nauki Polskiej", w czasie której wygłoszone zostaną referaty:
   - "Dzieło i znaczenie Komisji Edukacji Narodowej";
   - "Kosmonautyka od Kopernika do Gagarina";
   - "Stan i perspektywy oświaty polskiej";
   - "Rola i miejsce NKP w procesie dydaktyczno - wychowawczym WOSL".
3. Organizacja podróży wojskowo - naukowych, a wśród nich:
   - podróż wojskowo - historyczna "Szlakami walk ludowego WP" po trasie Dęblin - Studzianki - Warszawa - Bydgoszcz - Wał Pomorski - Kołobrzeg - Szczecin - Siekierki - Dęblin;
   - podróż naukowo - techniczna do zakładów przemysłu lotniczego /Świdnik - Mielec- Rzeszów/.
4. Zacieśnienie kontaktów z kołami naukowymi uczelni wojskowych i cywilnych;
5. Imprezy poświęcone obchodom 30-lecia LWP i Roku Nauki Polskiej dla młodzieży wojskowej i cywilnej;
6. Szersze włączenie się do realizacji zadań naukowo - badawczych i dydaktyczno - wychowawczych WOSL, a szczególnie bezpośredni udział w rozbudowie i modernizacji bazy naukowo - dydaktycznej oraz eksperymentów dydaktycznych.

Realizacja tych zamierzeń pozwoli na dalsze ugruntowanie idei pracy naukowej wśród podchorążych i zajęcie przez NKP należnego miejsca w systemie dydaktyczno - wychowawczym WOSL. Przyczyni się to również do lepszej realizacji zadania przygotowania oficera lotnictwa na miarę wymogów epoki rewolucji naukowo - technicznej.

IV DOROBEK NAUKOWY

Mimo, iż WOSL jest młodą uczelnią wyższą, niemniej jednak jej dotychczasowa działalność naukowo - badawcza jest stosunkowo bogata. Prowadzono ją zarówno indywidualnie jak i zespołowo, koncentrując się na następującej, zasadniczej problematyce:

1. Optymalizacja systemu rekrutacji i selekcji kandydatów do WOSL.

2. Optymalizacja programów szkolenia teoretycznego i praktycznego w powietrzu w świetle potrzeb lotniczych jednostek liniowych.

3. Osobowość dowódcy - inżyniera pilota.

4. Odpad i odsiew podchorążych WOSL. Przyczyny tego zjawiska i środki zaradcze.

5. Stosowanie aktywizujących form i metod nauczania ze zwróceniem szczególnej uwagi na nauczanie programowane i problemowe oraz optymalne zastosowanie technicznych środków nauczania w procesie kształcenia.

6. Zastosowanie bojowe samolotu TS-11 "ISKRA".

7. Skuteczność stosowanego w WOSL procesu kształcenia w świetle wymogów lotniczych jednostek liniowych.

8. Historia lotniczego szkolnictwa wojskowego, przede wszystkim WOSL.

Rezultaty powyższych prac naukowo - badawczych były systematycznie wdrażane do praktyki, co przyczyniło się wydatnie do usprawnienia procesu kształcenia personelu latającego w naszej uczelni.

Pewnym wskaźnikiem intensywności prac naukowo - badawczych, prowadzonych w WOSL, jest uzyskanie przez 5 oficerów stopni doktorskich, otwarcie przez 3 oficerów w roku bieżącym przewodów doktorskich oraz uczestnictwo 35 oficerów w seminariach doktoranckich.

Często podejmowaną tematyką prac naukowo - badawczych prowadzonych w WOSL była problematyka osobowości pilota wojskowego.

Zajmowali się tą dziedziną psychologowie Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej, a między innymi dr. Krystyna GOLUBIŃSKA. Liczne badania wskazują na ważność tej problematyki tak dla działalności lotniczej jak i gospodarki narodowej.

Z opracowań statystycznych wynika, że około 60% wypadków lotniczych powstaje z winy pilotów. W związku z tym wzrastają wymagania wobec kandydatów do służby w lotnictwie, czego z kolei rezultatem są szczegółowe badania psychologiczne, mające na celu niedopuszczenie do służby w powietrzu osobników nieodpowiednich pod względem sprawności psychicznej i cech osobowości.

Zagadnienie to żywo interesuje kadrę kierowniczą i dydaktyczno- naukowa Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Prace badawcze w zakresie osobowości pilota prowadzone są w WOSL przy ścisłej współpracy z WIML, WAP i katedrą psychologii Uniwersytetu Marii Curie - Skłodowskiej. Szczególne nasilenie działalności badawczej w tym względzie datuje się od momentu objęcia nad nią kierownictwa przez Komendanta WOSL gen.bryg.pil. dra Józefa KOWALSKIEGO, przy współudziale prof. dra Józefa REUTTA, dra Krystyny GALUBIŃSKIEJ, dra Romualda BŁASZCZYŃSKIEGO i Rady Naukowej WOSL.

W marcu 1969 roku odbyła się uroczysta sesja Rady Naukowej WOSL na temat: "Osobowość pilota wojskowego", będąca pierwszą w WP inicjatywą kompleksowego, naukowego podejścia do tego problemu.

Rada Naukowa WOSL nie tylko pierwsza wystąpiła z incjatywą opracowania cech osobowości pilota wojskowego, lecz równocześnie, na podstawie przeprowadzonych badań psychologicznych i fizjologicznych, przedstawiła próby określania zasadniczych cech osobowości dowódcy - inżyniera pilota.

Model osobowości dowódcy - inżyniera pilota został opracowany na podstawie badań empirycznych w konkretnych warunkach działalności WOSL i jednostek lotnictwa wojskowego.

W styczniu 1973 roku odbyła się uroczysta sesja Rady Naukowej WOSL i WIML, na której podsumowano dotychczasowy dorobek naukowy w tej dziedzinie, wyrażający się ustaleniem kompleksu cech osobowości dowódcy - inżyniera pilota, w szczegółowym określeniu metod badań selekcyjnych w tym względzie. Określono również wstępne metody stosowania uzyskanych wyników w szkoleniu i wychowaniu personelu latającego Wojsk Lotniczych.

W całokształcie działań związanych z selekcją psychologiczną wyodrębniono następujące etapy:

I etap - dobór wstępny, którego celem jest określenie ogólnej sprawności psychicznej kandydatów;

II etap - ocena przystosowania do służby wojskowej i postępów w szkoleniu teoretycznym;

III etap - ocena przystosowania do służby w powietrzu i postępów w szkoleniu lotniczym;

IV etap - ocena przystosowania do służby w jednostkach liniowych Wojsk Lotniczych.

Wyniki pracy badawczej na tym polu są sprawdzane i stosowane w praktyce, przynosząc duże efekty natury szkoleniowej i wychowawczej.

Przykładem tego jest rozprawa doktorska obroniona na Uniwersytecie im. Marii Curie - Skłodowskiej w Lublinie przez gen. bryg. pil.dra Józefa KOWALSKIEGO, na temat: "Zagadnienie wpływu pochodzenia społecznego, wieku i typu ukończonej szkoły średniej na postępy szkolenia lotniczego".

Autor szczegółowo przeanalizował w swej pracy problematykę działalności i osobowości pilota na tle wysokich wymagań stawianych obecnie w stosunku do pilotów wojskowych.

Na podstawie analizy statystycznej określił on współzależność między pochodzeniem społecznym, typem ukończonej szkoły średniej, wiekiem kandydatów, a wynikami w szkoleniu lotniczym.

Wnioski z pracy znalazły praktyczne zastosowanie w akcji werbunkowo - rekrutacyjnej kandydatów do WOSL, przyczyniając się w istotny sposób do jej usprawnienia.

Wynika z nich, że:

- pochodzenie społeczne ma statystycznie znamienny wpływ na poziom wyszkolenia lotniczego;
- najbardziej przydatni do szkolenia lotniczego są kandydaci pochodzenia chłopskiego;
- oceny uzyskane w szkole średniej pozwalają statystycznie znamiennie prognozować efektywność szkolenia lotniczego;
- największa korelacja między ocenami uzyskanymi w szkole średniej a poziomem wyszkolenia lotniczego wystąpiła w odniesieniu do podchorążych, którzy ukończyli technikum mechaniczne.

Tematyka powyższa jest w dalszym ciągu kontynuowana, a wynikiem tych badań związanych z przebiegiem rekrutacji kandydatów do WOSL, analizą wykruszalności podchorążych, sprawnością nauczania oraz współzależnością między przedmiotami teoretycznymi i praktycznymi jest wypracowanie nowego i stosowanego obecnie modelu rekrutacji kandydatów do naszej uczelni, łącznie z powołaniem do życia przy WOSL Zawodowego Liceum Lotniczego i Aeroklubu.

Na podstawie wieloletnich doświadczeń w szkoleniu lotniczym oraz badań prowadzonych nad powyższą problematyką opracowane zostały przez autora "Założenia organizacyjno - ekonomiczne do projektu utworzenia eksperymentalnego Zawodowego Liceum Lotniczego".

Z założeń tych wynika, że w wyniku utworzenia działalności Liceum Lotniczego zwiększy się ilość odpowiednich kandydatów do WOSL, zmniejszy wykruszalność podchorążych, polepszy sprawność nauczania oraz zwiększy się efektywność prognozowania wyników szkolenia, a tym samym zmniejszą się wielomilionowe straty ponoszone przez państwo w wyniku dużej wykruszalności podchorążych.

Praca doktorska Komendanta WOSL stała się impulsem do rozwijania prac naukowych we wszystkich dziedzinach nauk, mających związek ze szkoleniem lotniczym.

Następną pracą obronioną w AWF w Warszawie w 1970 r. przez ppłk.dra Piotra STECHNIEGO była dysertacja doktorska pod tytułem: "Podstawowe cechy sprawności fizycznej a tolerancja przyspieszeń przez ustrój człowieka".

Autor na podstawie długoletnich badań na wirówce średniej w OSL oraz dużej w WIML ustalił współzależność pomiędzy tolerancją ustroju na działanie przyspieszeń a sprawnością fizyczną i szkoleniem praktycznym w powietrzu.

Wnioski wpływające z niniejszej pracy zostały wdrożone i wykorzystane w procesie kondycyjnego przygotowania do lotów. Dzięki nim zaznaczył się spadek wykruszalności powodowany złym przystosowaniem się podchorążych pilotów do środowiska lotu. Wszyscy podchorążowie wykazujący złą adaptację do lotów poddawani są specjalnym treningom, pozwalającym uodpornić ich organizm na działanie przyspieszeń.

Trzecia praca doktorska obroniona przez ppłk.dra Ryszarda SMYLA na Uniwersytecie Marii Curie - Skłodowskiej dotyczyła próby wykrywania obszarów źródłowych i tras burz oraz chmur opadowych dla celów meteorologicznej osłony lotów w Polsce środkowo - wschodniej. Autor tej pracy, wykorzystując doświadczenia z osłony meteorologicznej centralnych defilad lotniczych oraz własnych



Uroczysta inauguracja nowego roku akademickiego w WOSL im. Jana Krasickiego w Dęblinie

obserwacji radiolokacyjnych, prowadzonych w promieniu 100-200 km od Dęblina, przeprowadził następujące przedsięwzięcia:

- opracował własną fotoelektryczną metodę analizy dużej ilości zdjęć /60 000/ zarejestrowanych zjawisk chmurowych;
- dokonał klasyfikacji obserwowanych obrazów na wskaźniku radiolokatora wiążąc je z ewolucją chmur burzowych i opadowych;
- opisał warunki działalności burzowej w środkowo - wschodniej Polsce, w zależności od ogólnej sytuacji synoptycznej, rodzaju i ukształtowaniu podłoża. Ponadto wskazał on na możliwość zastosowania metody fotoelektrycznej do analizy zdjęć różnorodnych zjawisk fizycznych, a także zwrócił uwagę na problem potrzeby ustalania potencjalnych zasobów wodnych, zawartych w chmurach, które w przyszłości mogą być wykorzystane w racjonalnej gospodarce wodnej kraju.

Praca ta jest poważnym przyczynkiem do zorganizowania pełnej radiolokacyjnej osłony lotów w rejonie lotnisk WOSL i poznania naturalnych warunków kształtowania się rodzajów typów pogody, mających pierwszorzędne znaczenie w meteorologicznej osłonie lotów.

Wyniki uzyskane w toku badań zostaną w pełni wykorzystane w praktyce z chwilą otrzymania przez WOSL nowoczesnego, specjalnie przystosowanego do obserwacji meteorologicznych, radiolokatora o dużym zasięgu.

W recenzji znajduje się praca doktorska ppłk.mgr. Jana CELKA na temat: "Dzieje dęblińskiej szkoły lotniczej na tle rozwoju lotnictwa wojskowego w Polsce" napisana na UMCS w Lublinie.

Celem pracy jest pokazanie dziejów WOSL, jej roli, miejsca i znaczenia w historii lotnictwa polskiego oraz dokonanie przeglądu systemów wychowawczych młodzieży w okresie od 1952 roku do 1972 r.

Praca ta jest istotnym przyczynkiem do historii lotnictwa wojskowego i tworzywem do oparcia działalności wychowawczej z podchorążymi na tradycjach własnej szkoły.

Stanowi ona również ważny element w różnorodnym i bogatym dorobku naukowo - badawczym kadry Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

W przygotowaniu do obrony znajduje się również praca doktorska ppłk.mgra Stefana ZABDYRSKIEGO pisana w Katedrze Najnowszej Historii Polski na Wydziale Humanistycznym UMCS w Lublinie, a nosząca tytuł "Udział Ludowego Wojska Polskiego w kształtowaniu władzy ludowej w latach 1944 - 1948".

Praca ta stanowić będzie cenny materiał źródłowy dla wychowywania podchorążych WOSL na wzorach oficerów i podchorążych, którzy czynnie walczyli o utrwalenie władzy ludowej w Polsce.

Poważnie zaawansowana jest także praca doktorska mjr.mgra Mieczysława REDZIŃSKIEGO w WAP pt. "Ruch oporu na terenie powiatu ryckiego".

W pracy tej autor ma zamiar przedstawić działania oddziałów partyzanckich w bezpośredniej okolicy lotniska Dęblin, stanowiącego w okresie okupacji bazę Luftwaffe.

W przygotowaniu znajduje się również praca doktorska mjr.inż. Wiktora OLECHA pisana na Politechnice Warszawskiej, na temat: "Lotnicza prognoza burz".

Poza omówionymi wyżej pracami naukowo - badawczymi, ustalono w WOSL długofalowy szeroki program dalszych prac, obejmujących prawie wszyskie specjalności wiedzy lotniczej i nauk pomocniczych oraz ukierunkowany na potrzeby własne i wojsk lotniczych.

Wydaje się, że będzie celowe przytoczenie przynajmniej kilku przykładów z poszczególnych działów tematyki, realizowanej zespołowo na szczeblu WOSL:

1. Zarys biografii Jana Krasickiego.
2. Osobowość wykładowcy.
3. Wpływ czynników eksploatacyjnych na pewność wykonania zadań lotniczych.
4. Analiza taktyczno - technicznych możliwości bojowych i opracowanie zasad użycia s-tu TS-11 do zwalczania śmigłowców.
5. Analiza taktyczno - technicznych możliwości bojowych i opracowanie zasad użycia s-tu TS-11 do zwalczania celów naziemnych.
6. Badania skuteczności wojskowego szkolenia teoretycznego z przedmiotów taktycznych.
7. Badanie skuteczności działalności WOSL.
8. Analiza nauki własnej.
9. Współzależność wyników badań psychologicznych i postępów w szkoleniu praktycznym podchorążych III i IV roku.
10. Odpad i odsiew wśród podchorążych WSO ich przyczyny i środki zaradcze.
11. Efektywność dydaktyczna bazy szkoleniowej WSO.
12. Zakres wiedzy ogólnej i wojskowej w modelu osobowym /charakterystyce zawodowej/ absolwenta WSO.

Prace naukowo - badawcze nad ostatnimi 3 problemami prowadzone

są w ramach zadań międzyuczelnianych zespołów badawczych /MZB/ na rok 1973 r.

Pracę badawczą w ramach tematu 10 prowadzi WOSL wspólnie z WOSWZ, przy czym WOSL spełnia rolę instytucji kierującej.

Ponadto cykle przedmiotowe i jednostki szkoły realizują własne plany prac naukowo - badawczych.

Przykładowa tematyka tych prac przedstawia się następująco:

- motywacja do zawodu oficera - pilota, jej wpływ na postępy w szkoleniu praktycznym w powietrzu oraz jej kształtowanie;
- niektóre czynniki psychomotoryczne podchorążych WOSL a dokładność strzelania powietrznego;
- badania skuteczności nauczania przedmiotów specjalistycznych w WOSL metodą problemową;
- zastosowanie treningu interwałowego z WF dla zwiększenia tolerancji ustroju na wpływ przyspieszeń;
- prognozowanie sukcesu w szkoleniu lotniczym podchorążych III i IV rocznika na podstawie uzdolnień ruchowych wykazywanych przez nich podczas ćwiczeń na lotniczych, specjalnych przyrządach gimnastycznych;
- przewidywanie odporności na chorobę powietrzną podchorążych III i IV rocznika WOSL na podstawie ćwiczeń sprawdzających na lotniczych przyrządach specjalnych w 1972 roku;
- wpływ szkolenia lotniczego na pojemność życiową płuc i zmodyfikowaną próbę parcia Valsalvy, podchorążych IV roku WOSL w 1971 roku;
- zależność między podstawowymi cechami motorycznymi, a tolerancją na niedotlenienie /opracowanie statystyczne rezultatów badań przeprowadzonych w grupie 90 podchorążych i żołnierzy w 1966 r./;
- prognozowanie warunków lotu na dużych wysokościach;
- przyziemna struktura wiatru i jej wpływ na start i lądowanie;
- prognozowanie konwekcji termicznej w masach powietrza;
- ocena wpływu obciążeń akustycznych na wytrzymałość konstrukcji lotniczych;
- wpływ zapylonego strumienia powietrza na zużycie łopatek sprężarki osiowej;
- ocena kompleksowej współpracy turbiny ze sprężarką w procesie ich projektowania i eksploatacji;
- niektóre problemy niezawodności w technice eksploatacji osprzętu lotniczego;

- wpływ luzów montażowych pokładowej instalacji hydraulicznej samolotu na jej funkcjonalność;
- analiza własności eksploatacyjnych pierścieniowej komory spalania z parownicami;
- kierowanie pociskami przy niszczeniu celów naziemnych przez śmigłowce;

Jednym z problemów naukowo - badawczych, który wyłonił się w roku bieżącym jest potrzeba ustalenia optymalnych czynników decydujących o efektywności nauczania i wychowania w Zawodowym Liceum Lotniczym przy WOSL. Od marca 1973 roku przystąpiono do porównywania wyników działalności dydaktyczno - wychowawczej Zawodowego Liceum Lotniczego przy WOSL z wynikami uzyskiwanymi przez Liceum Zawodowe o takim samym profilu szkolenia przy Zakładach Komunikacyjnych w Świdniku.

Badaniami objętych zostało około 100 uczniów każdej szkoły. W ciągu 4 lat nauki prowadzona będzie szczegółowa analiza:

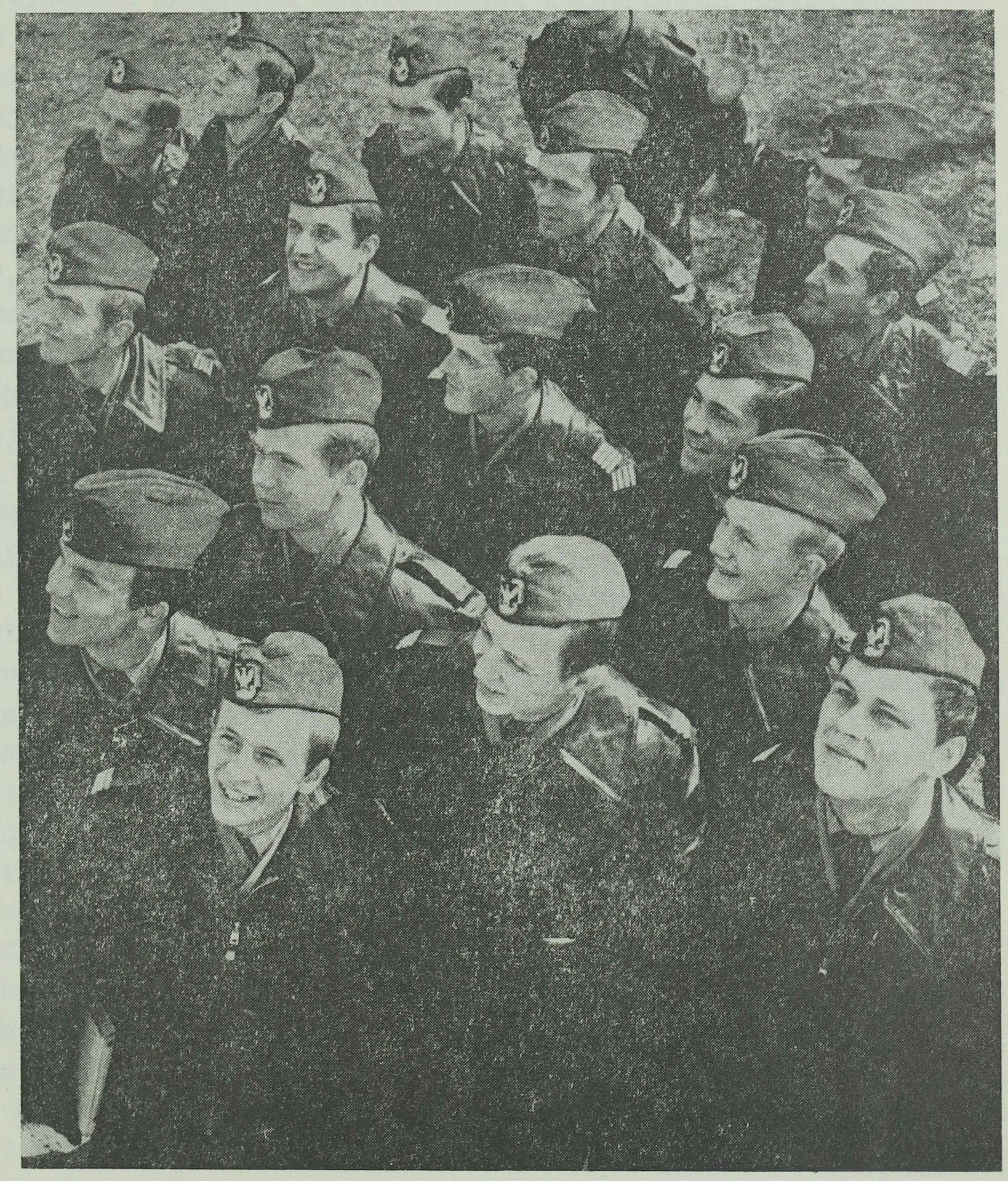
- ocen okresowych;
- form dydaktyczno - wychowawczych;
- form pracy z uczniami najsłabszymi i najzdolniejszymi;
- pracy wychowawczej w internacie i poza internatem;
- rozwoju fizycznego uczniów;
- pracy organizacji młodzieżowych i ich wpływu na wyniki nauczania i wychowania;
- innych zagadnień mających wpływ na poziom przygotowania absolwentów Liceum do dalszych studiów i pracy w zawodzie.

Powyższy przegląd prac wykonanych, realizowanych i przewidzianych do realizacji wyraźnie świadczy o ukierunkowaniu ich tematyki na potrzeby szkolenia WOSL i potrzeby WL.

Praca naukowa WOSL znalazła również swój wyraz w licznych publikacjach. Kadra naukowo - dydaktyczna opublikowała w latach 1945 - 1973 - 365 pozycji: 9 podręczników, 192 skrypty i instrukcje, 29 opracowań naukowo - badawczych oraz 164 różnych publikacji, w tym 17 referatów wygłoszonych na konferencjach krajowych i zagranicznych.

Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza prowadzi również szeroką wymianę doświadczeń z wojskowymi i cywilnymi uczelniami, wyższymi szkołami oficerskimi, instytucjami naukowymi oraz przemysłem, w zakresie problematyki dydaktyczno - wychowawczej i naukowej.

Duży również wpływ na organizację i realizację procesu szkolenia specjalno - wojskowego ma współpraca z jednostkami bojowymi.



Obserwując ewolucje wykonywane w powietrzu przez kolegów, podchorążowie WOSL zdobywają pierwsze nawyki w kierowaniu lotami.

W tej dziedzinie utrzymywany jest na codzień ścisły kontakt z lotniczymi jednostkami liniowymi. Dzięki tej współpracy odbywa się systematyczna wymiana doświadczeń oraz konfrontacja założeń teoretycznych programów szkoleniowych z potrzebami praktyki. Wiele cennych informacji w tej dziedzinie uzyskuje się w wyniku organizowania corocznych sesji wyjazdowych Rady Naukowej WOSL w dywizjach lotniczych. W czasie sesji dochodzi do spotkań z absolwentami WOSL, których uwagi i wnioski uwzględniane są również w organizacji szkolenia następnych roczników.

Rada Naukowa i kadra dydaktyczna WOSL utrzymuje ścisły kontakt z WAP, WAT, ASG, WSMW oraz wyższymi szkołami oficerskimi we Wrocławiu, Poznaniu, Pile, Toruniu, Zegrzu i Jeleniej Górze.

Bardzo dobrze układa się współpraca WOSL z Wojskowym Instytutem Medycyny Lotniczej /WIML/.

Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej wspólnie z WOSL przeprowadza corocznie ze wszystkimi podchorążymi I i III roku badania odporności organizmu na przyspieszenia "+gz" na wirówce przeciążeniowej i dzięki temu wyselekcjonowuje się na pierwszym roku szkolenia podchorążych mniej odpornych, by poddać ich dodatkowemu indywidualnemu treningowi na lotniczych przyrządach specjalnych.

W wyniku ponownych badań przeprowadzanych na III roku szkolenia, przed lotami, instruktorzy piloci uzyskują cenne dane o odporności podchorążych na przeciążenia.

Specjaliści WIML udzielają wydatnej pomocy wykładowcom wychowania fizycznego i kondycyjnego przygotowania do lotów w opanowaniu problematyki związanej z wpływem środowiska lotu na organizm człowieka.

WIML udostępnia również specjalistom z WOSL najnowszą aparaturę badawczą i zapoznaje z metodyką prób czynnościowych stosowanych w celu określenia stopnia funkcjonowania układu krążenia, układu oddechowego i układu statyczno - kinetycznego.

Ze względu na lokalizację i charakter WOSL, nawiązana została w 1967 roku ścisła współpraca naukowo - dydaktyczna z Uniwersytetem Marii Curie - Skłodowskiej w Lublinie /UMCS/. Rektor UMCS wyraził zgodę na objęcie patronatu nad WOSL, zobowiązując się do udzielania wszechstronnej pomocy naukowo - dydaktycznej.

Również z Politechniką Warszawską /PW/ utrzymywany jest stały ścisły kontakt, a szczególnie z Instytutem Elektroniki i Sterowania.

Współpraca z wyżej wymienionymi uczelniami wyraża się w:

- częściowym zabezpieczeniu procesu dydaktycznego w WOSL z przedmiotów ogólnokształcących i ogólnotechnicznych;

- opiece naukowo - dydaktycznej nad podwyższeniem kwalifikacji kadry wojskowej;
- wspólnym opracowywaniu skryptów przedmiotowych i instrukcji do ćwiczeń laboratoryjnych, przystosowanych do potrzeb szkolenia dowódców - inżynierów pilotów i nawigatorów;
- w publikowaniu w biuletynie Rady Naukowej WOSL wspólnych prac.

We wszystkich wymienionych dziedzinach współpraca z UMCS i PW przynosi WOSL wyraźne korzyści. W początkowym okresie istnienia WOSL tj. do roku 1969 - zatrudnionych było na etacie 6 cywilnych pracowników naukowo - dydaktycznych z UMCS i 1 z PW, a w ramach umowy zlecenia - 3 pracowników z UMCS i 2 z PW. Obecnie WOSL zatrudnia na etacie 5 pracowników UMCS, 1 pracownika z PW, a w ramach umowy - zlecenia - 2 pracowników UMCS.

Pracownicy naukowo - dydaktyczni uczelni współpracujących brali bezpośredni udział we wstępnym opracowaniu programów w WOSL z przedmiotów ogólnokształcących i ogólnotechnicznych, a następnie w ich systematycznej modyfikacji.

Obecnie zabezpieczają oni proces dydaktyczno - wychowawczy w ramach etatowego pensum oraz sprawują opiekę naukową nad rozwojem wojskowej kadry dydaktyczno - naukowej.

W 1967 roku zorganizowany został 5-dniowy kurs instruktorsko-metodyczny, wprowadzający w tok pracy wojskową kadrę dydaktyczną, w ramach którego prowadzili zajęcia instruktorsko - metodyczne z matematyki, fizyki i chemi pracownicy naukowo - dydaktyczni UMCS: prof.dr habil. Zdzisław LEWANDOWSKI, prof.dr habil. Władysław ŻUK, prof.dr habil. Konstanty RADZISZEWSKI, doc.dr habil. Janusz BARCICKI, dr Andrzej WESOŁOWSKI, dr Janusz ZINKIEWICZ i inni. Podobne 3-dniowe kursy odbywały się w UMCS w latach 1968 - 1971.

Corocznie wykładowcy wojskowi, matematyki, fizyki, chemii i geometrii wykreślnej uczestniczą w seminariach specjalistycznych prowadzonych przez pracowników naukowo - dydaktycznych UMCS.

Ścisłą współpracę pomiędzy wykładowcami nawigacji i meteorologii a Katedrą Klimatologii i Meteorologii UMCS w Lublinie, kierowaną przez: prof. Włodzimierza ZINKIEWICZA, rozpoczęto już w 1963 r., tj. od momentu rozpoczęcia studiów w tej Katedrze przez tychże oficerów.

W tym okresie nastąpiło wiele spotkań w celu wymiany doświadczeń pomiędzy personelem Katedry, reprezentującym dziedzinę meteorologii teoretycznej, a personelem cyklu meteorologii reprezentującym dziedzinę meteorologii stosowanej - lotniczej.

Katedra Klimatologii i Meteorologii UMCS korzystała między innymi z doświadczeń wojskowych wykładowców meteorologii w dziedzinie nauczania analizy map synoptycznych, sposobów i metod analizy oraz wyposażenia stacji meteorologicznych w nowe zdobycze techniki.

W tej Katedrze została wykonana również jedna praca doktorska z dziedziny meteorologii lotniczej, a 7 oficerów rozpoczyna w roku bieżącym studia doktoranckie w Instytucie Klimatologii i Meteorologii UMCS. Studiami ich kierować będą pracownicy naukowi: prorektor doc.dr habil. MICHNA i doc.dr habil. Wojciech WARAKOMSKI.

W dziedzinie przedmiotów technicznych Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego utrzymuje stałą więź z Politechniką Warszawską, WAT, ITWL, WSI - Kielce oraz Politechniką Poznańską.

Od początku współpracy kilku pracowników naukowych PW prowadziło zajęcia dydaktyczne w WOSL w formie zajęć zleconych, a doc.dr habil. Edward LIPIŃSKI do chwili obecnej pełni obowiązki etatowego docenta elektroniki WOSL. Jednocześnie problemami dydaktyczno - naukowymi interesuje się bardzo rektorat Politechniki Warszawskiej w osobach byłego rektora prof. KILIŃSKIEGO, prorektora prof. STANISZEWSKIEGO i prorektora doc.dr habil. KACZORKA. Z inicjatywy doc. dra habil. Edwarda LIPIŃSKIEGO, przy czynnej pomocy rektoratu, zorganizowany został w latach 1971 - 1972 przy Politechnice Warszawskiej zaoczny kurs doktorancki dla grupy wykładowców przedmiotów technicznych Oddziału Szkolenia WOSL, mający na celu przygotowanie ich do wykonywania prac doktorskich pod opieką naukową profesorów Politechniki Warszawskiej.

Od 1971 r. prowadzona jest również ścisła współpraca z Zakładami Maszyn Cyfrowych Politechniki Warszawskiej w celu przygotowania kadry do wykorzystania maszyn cyfrowych w nauczaniu programowanym.

W zakresie kontrukcji lotniczych, osprzętu i automatyki prowadzona jest wymiana doświadczeń z WAT i Instytutem Techniki Wojsk Lotniczych /ITWL/, polegająca na wzajemnej informacji o najczęściej spotykanych defektach sprzętu lotniczego oraz o prowadzonych w ITWL pracach naukowo - badawczych z tego zakresu. Wykładowcy silników lotniczych utrzymują kontakty z Instytutem Techniki Cieplnej PW w zakresie problematyki związanej z wymianą ciepła i masy. Kadra dydaktyczna brała również wielokrotnie udział w sympozjach naukowych organizowanych przez Politechnikę Poznańską,

WAT, ITWL i WSI - Kielce. Corocznie organizowane są w WOSL sympozja naukowe z udziałem przedstawicieli WAT i ITWL oraz jednostek WOSL. Na sympozjach tych dyskutowane są najnowsze osiągnięcia techniki lotniczej oraz tematy prac badawczych prowadzonych w WOSL.

W szerokim zakresie istnieje współpraca z Lotniczymi Zakładami Remontowymi Nr 3.

Dużej pomocy w organizowaniu bazy naukowej udzielają WOSL zakłady produkcyjne Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego "Delta" w Świdniku, Rzeszowie i Mielcu.

Zespół nauk matematyczno - fizycznych i technicznych Rady Naukowej WOSL organizował coroczne seminaria naukowe, na których pracownicy naukowo - dydaktyczni wygłaszali referaty obrazujące wyniki prowadzonych przez nich prac naukowo - badawczych.

Seminaria takie odbyły się w październiku 1968 roku, w styczniu 1970 roku, marcu 1971 roku i czerwcu 1973 r.

W seminariach tych brali udział, obok przedstawicieli Wojskowej Akademii Technicznej, także samodzielni pracownicy naukowo - dydaktyczni Politechniki Warszawskiej, a mianowicie: doc.dr habil. E. LIPIŃSKI, doc.dr habil. S. OZIEMSKI oraz rektor WSI w Kielcach prof.dr habil. H. FRĄCKIEWICZ.

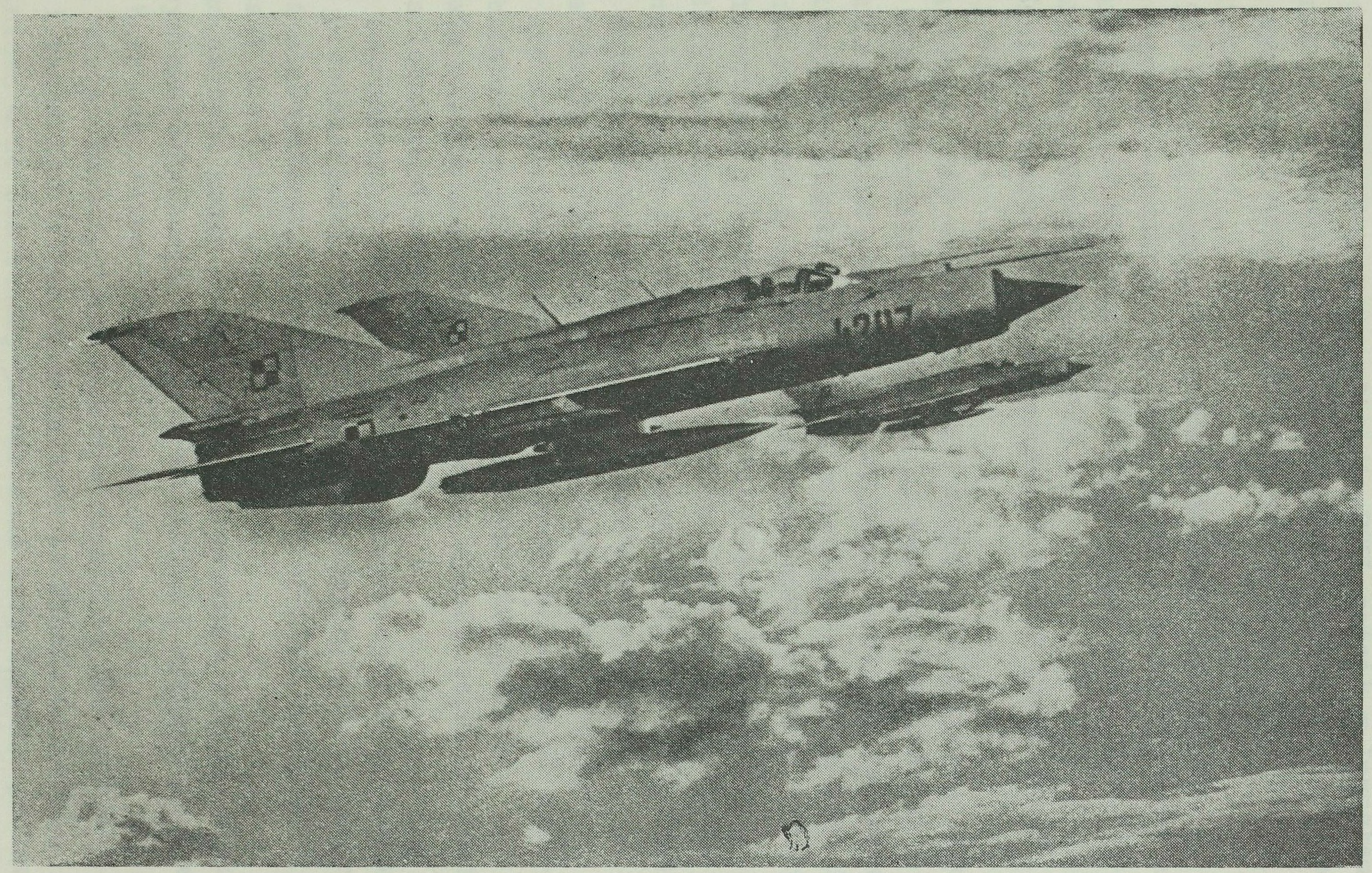
Udział ich ułatwił określenie metod rozwiązywania przedstawionych na seminarium zagadnień, a także właściwe ukierunkowanie związanych z nimi prac naukowo - badawczych.

Wojskowa kadra dydaktyczna odpowiednich specjalności zespołu nauk matematyczno - fizycznych i technicznych systematycznie uczestniczy w konferencjach, naradach i zajęciach programowych związanych z procesem dydaktyczno - wychowawczym organizowanych na uczelniach wojskowych i cywilnych. Cywilni pracownicy naukowo - - dydaktyczni w okresie 1968 - 1970 r. opracowali, względnie współpracowali przy wydaniu licznych skryptów i instrukcji laboratoryjnych. Prócz tego opublikowali oni w Biuletynie Rady Naukowej WOSL szereg artykułów naukowych.

Współpraca z WAT, PW i UMCS jest bardzo owocna i z tego też względu jest systematycznie pogłębiana i rozszerzana.

Osobną kartę w szerokiej wymianie doświadczeń stanowią wyjazdy Komendanta i kadry kierowniczej WOSL za granicę.

W roku 1968 delegacja WOSL wzięła udział w XV Międzynarodowym Kongresie Medycyny Lotniczej i Astronautyki w Pradze, na której płk. I. KUPRIAN wygłosił referat pt. "Zwiększanie tolerancji na działanie przyspieszeń drogą ćwiczeń na lotniczych przyrządach gimnastycznych.



A potem lot w przyszłość... Absolwenci lotniczej Alma Mater staną na straży polskiego nieba.

Dyskusja wykazała, że wyniki badań przeprowadzonych w WOSL stanowią poważny wkład w międzynarodowych badaniach wpływu działania środowiska lotu na ustrój człowieka.

W roku 1967 Komendant z grupą oficerów WOSL gościł w Jugosławii, gdzie zapoznał się z problematyką rekrutacji kandydatów, systemem szkolenia i wychowania uczniów oraz bazą szkoleniową tamtejszej szkoły lotniczej.

W roku 1968 podobny zespół oficerów przebywał w Salon de Provence we Francji - centrum szkolenia pilotów Armii Francuskiej. Zapoznano się tam z dwustopniowym systemem kształcenia oraz poziomem wyszkolenia pilotów wojskowych.

W rok później oficerowie i podchorążowie szkoły francuskiej rewizytowali WOSL.

W latach 1968 - 1969 oficerowie WOSL odwiedzili wojskowe szkoły lotnicze w ZSRR w Czernigowie i Syzraniu. Wymiana doświadczeń z towarzyszami radzieckimi pozwoliła skorygować założenia programowe Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej i przenieść na teren WOSL ich doświadczenia związane z organizacją i realizacją procesu dydaktyczno - wychowawczego w warunkach wyższej uczelni wojskowej.

W roku 1972 Komendant WOSL odbył podróż służbową do Iraku w celu zapoznania się ze strukturą organizacyjną sił powietrznych i systemem wojskowego szkolnictwa lotniczego tego kraju.

W czasie wizyty na Bliskim Wschodzie miał również możność zetknięcia się z oficerami syryjskimi, którzy w latach 50 ukończyli w Dęblinie kurs pilotażu na samolotach odrzutowych.

Oficerowie ci, już z perspektywy czasu, wysoko oceniali poziom wyszkolenia lotniczego otrzymanego w OSL.

Wyjazdy zagraniczne kadry WOSL oraz liczne wizyty składane w WOSL przez przedstawicieli armii zaprzyjaźnionych, państw neutralnych i kapitalistycznych, wywierały również istotny wpływ na rozwój naszej uczelni.

Wszystko co było godne przyjęcia i zastosowania zostało wprowadzone do systemu rekrutacji, procesu szkolenia i wychowania oraz rozbudowy bazy szkoleniowej WOSL.

Dzięki, między innymi, twórczemu wykorzystaniu doświadczeń krajowych i zagranicznych na własnym terenie Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza może bez żenady prezentować swój dorobek naukowy w Roku Nauki Polskiej.

V. WSPÓŁPRACA ZE SPOŁECZEŃSTWEM

W olbrzymim dorobku, jakim szczyci się dęblińska uczelnia lotnicza, niepoślednie miejsce zajmuje działalność na rzecz umacniania więzi ze społeczeństwem.

Na dorobek w tym zakresie składa się działalność na wielu płaszczyznach, do których, przede wszystkim, należy zaliczyć: udział oficerów i podchorążych w walce o utrwalenie władzy ludowej, pracę kadry w organizacjach społeczno - politycznych i paramilitarnych, systematyczną i wielostronną współpracę z załogami zakładów pracy, ludnością gromad i młodzieżą szkół, współpracę z organizacjami młodzieżowymi oraz realizację czynów na rzecz społeczeństwa.

Szkoła lotnicza w okresie powojennym nie zrezygnowała z żadnej nadarzającej się okazji do współpracy i kontaktów z ludnością cywilną. Mundurem, słowem i piosenką żołnierską łamano bariery nieufności do ludowego wojska i w ten sposób zaskarbiono sobie sympatię społeczeństwa.

W szkole i podległych jej jednostkach tworzono specjalne brygady agitacyjno - propagandowe, których zadaniem było prowadzenie pracy wśród ludności na terenie przyległym do miejsc stacjonowania jednostek szkoły.

Podstawowymi formami pracy w tych latach były: kolportowanie prasy i innych materiałów propagandowych, organizowanie wieców, występy zespołów żołnierskich, wyświetlanie filmów, prowadzenie rozmów z mieszkańcami i załatwianie przy tym całego szeregu bolączek i skarg. Grupy operacyjne przemierzały tereny powiatów: Płońsk, Ciechanów, Lubartów, Puławy, Łuków.

Przebywając w terenie żołnierze wykonywali równolegle zadania w wielu płaszczyznach : m in. demaskowali propagandę reakcji i wyjaśniali istotę polityki bloku demokratycznego, zapewniali poczucie bezpieczeństwa ludności cywilnej oraz mobilizowali społeczność wiejską do wypełniania obowiązków wobec władzy ludowej.

Praca agitacyjna nie była łatwa, trzeba było być w każdej chwili przygotowanym na odpieranie ataków band.

Największy wysiłek włożono w zabezpieczenie przygotowania i przeprowadzenia referendum oraz wyborów.

W latach 1946 - 1947 - 10 grup ochronno-propagandowych w sile 500 oficerów i podchorążych przyczyniło się do zapewnienia spokoju w czasie wyborów i zwycięstwa Bloku Stronnictw Demokratycznych. Zorganizowano wówczas 344 wiece, unieszkodliwiono 357 członków band podziemnych i zdobyto 94 sztuk broni.

W rejonie zabezpieczanym przez szkołę frekwencja głosujących była bardzo wysoka i wynosiła 90 - 100%.

Działalność brygad propagandowych w terenie nie tylko umożliwiała ludności wzięcie udziału w głosowaniu, zapewniając jej przy tym bezpieczeństwo i spokój, ale pozostawiła wśród tej społeczności trwałe zdobycze w jej świadomości i miłe wspomnienia. Już wówczas, obok działalności propagandowej, udzielano doraźnej pomocy w pracy na roli, budowie ośrodków kulturalnych, np. we wsi Brzeziny dokończono budowy Domu Ludowego.

Spośród 246 oficerów i podchorążych, biorących udział w referendum w terenie, 33 zostało odznaczonych Brązowymi i Srebnymi Krzyżami Zasługi. Również wysoko został oceniony wkład żołnierzy Szkoły w przeprowadzenie wyborów do Sejmu w 1947 r.

Do najbardziej wyróżniających się dowódców grup ochronno-propagandowych zaliczyć należy, między innymi:
kpt. Edwarda Chodurę, por. Czesława Frelka, ppor.pil. Władysława Rusina, plut.pchor. Mieczysława Romana, st.sierż.pchor. Bolesława Cetensa, ppor. Władysława Wawrocha, chor. Zygmunta Pędzisza, plut.pchor. Wacława Sawickiego, st.sierż.pchor. Tadeusza Oko, st.sierż.pchor. Zygmunta Szwojnickiego, sierż.pchor. Bronisława Borowskiego, por. Piotra Prokopowicza, plut.pchor. Stanisława Kamińskiego, plut.pchor. Henryka Jaskulskiego.

Tak więc w najtrudniejszych latach powojennych żołnierze dęblińskiej uczelni spełnili swój żołnierski i obywatelski obowiązek wobec Ojczyzny.

Współpraca zapoczątkowana w tych pierwszych, trudnych latach utrwalania władzy ludowej, była rozszerzona i pogłębiana w ciągu kolejnych lat i dobrze owocuje po dzień dzisiejszy.

Kontakt z ludnością nie zakończył się po likwidacji reakcyjnego podziemia. Przedstawiciele miejscowości, w których działały grupy propagandowe zapraszani byli systematycznie do Szkoły na uroczystości promocyjne. Kontynuowane były spotkania z okazji ważniejszych

wydarzeń społeczno-politycznych. Akcją referatową dla spopularyzowania planu trzyletniego objęto 22 miejscowości, a uczestniczyło w tych spotkaniach kilka tysięcy osób. Żołnierze udzielali pomocy w zapobieganiu i likwidacji klęsk żywiołowych i gaszeniu pożarów, akcjach przeciwpowodziowych itp. W 20 akcjach przeciwpowodziowych wyróżnili się szczególnie oficerowie: Franciszek Kulikow, Józef Pęcko, Wiesław Adrian, Hieronim Wosztyniak, Mieczysław Słupski, Wacław Ner, Wincenty Marchewka, Józef Rączkowski, Józef Pędzior sierż. Bogdan Eisler, sierż.sztab. Zbigniew Nowicki, sierż.sztab. Tadeusz Babut. W przeciwpożarowej akcji leśnej szczególnie wyróżnił się kpt.pil. Jan Opadczuk.

Kadra jednostek podległych dęblińskiej "Szkole Orląt" aktywnie uczestniczy w pracy organizacji społecznych i paramilitarnych: LOK, PCK, KOR, APRL, ORMO, ZBoWiD, ZMS, ZSMW, ZHP, FJN, PTTK. Liczba osób kadry pracującej w powyższych organizacjach jest zmienna, ale zawsze mieści się w granicach 300-400 osób, np.: w 1972 roku wynosiła 321 osób.

W organizacjach tych kadra spełnia głównie rolę instruktorsko-metodyczną, prowadząc zajęcia w czasie szkoleń aktywu terenowego. Poza tym w skład władz powiatowych i równorzędnych wchodzi kadra w następującej liczbie osób: LOK-11, KOR-4, PCK-15, APRL-6, ORMO-6, ZBoWiD-7, ZMS-10, ZMSW-5, ZHP-7, FJN-5, PTTK-15, PZPR-4.

Do najbardziej aktywnych i znanych działaczy w powyższych organizacjach należy zaliczyć:
W ZBoWiD - gen.bryg.pil.dr Józefa Kowalskiego, ppłk. Jana Wojciechowskiego, płk.nawig.mgr Ignacego Kurpania; w radach narodowych - płk.nawig. Witalisa Michalaka, w Związku Harcerstwa Polskiego - ppłk Bonifacego Sycha, w PTTK - ppłk. Stanisława Kroka, w LOKu - ppłk dypl. Roberta Matysiaka.

Żołnierze zawodowi angażują się również jako społeczni inspektorzy ruchu drogowego oraz prowadzą zajęcia w oddziałach samoobrony.

Kadra i jej rodziny cieszą się dużym autorytetem wśród społeczeństwa, czego dowodem jest ich wybór do komitetów rodzicielskich w szkołach różnych typów, do których uczęszczają dzieci kadry. Przewodniczącymi tych komitetów są przeważnie żołnierze zawodowi.

Kadra z jednostek podległych uczelni ściśle wsółpracuje z terenowymi organami partyjnymi i administracyjnymi w rejonach stacjonowania, np.:

Jednostka 1071 od chwili sformowania posiada dość rozległe kontakty ze społeczeństwem. W okresie jej istnienia zorganizowano

WIZYTA W RADOMSKICH ZAKŁADACH OBUWNICZYCH «RADOSKÓR»





cały szereg imprez i spotkań, które w rezultacie przyczyniły się do rozpowszechnienia bardzo dobrej opinii,wzrostu autorytetu u władz politycznych i administracyjnych tych miast, jak również wielkiego uznania ze strony Komitetu Wojewódzkiego PRPR oraz Wojewódzkiej Rady Narodowej.

Konkretnym przykładem tego uznania jest fakt, że ponad 30 oficerów jednostki zostało uhonorowanych odznaką "Zasłużony dla województwa". Bardzo konkretnym dowodem wysokiej oceny współpracy jednostki ze społeczeństwem jest też ufundowanie sztandaru jednostki przez załogę Zakładów Włókien Sztucznych "Wistom".

Jednostkę dość często odwiedzają gospodarze tych miast oraz gospodarze województwa, by spotykać się z kadrą i żołnierzami służby zasadniczej. Równie często przedstawiciele dowództwa, kadry i żołnierzy są zapraszani na różnego rodzaju imprezy i uroczystości w terenie. Niezależnie od tego bardzo dużo oficerów, chorążych i podoficerów pracuje w różnego rodzaju organizacjach społecznych i komitetach rodzicielskich w miejscowych szkołach. Jednostka posiada licznych przedstawicieli w terenowych władzach partyjnych i administracyjnych.

Należy podkreślić, że żołnierze jednostki niejednokrotnie wykazali społeczeństwu, że nie tylko wzorowo pełnią zaszczytną służbę wojskową, lecz również wtedy, kiedy zachodzi potrzeba, wspólnie z załogami zakładów pracy ratują mienie społeczne i pomagają zakładom w usuwaniu trudności. Szczególną wartość miała pomoc żołnierzy jednostki w okresie "zimy stulecia", dzięki której nie dopuszczono do przerwania produkcji w szeregu zakładach przemysłowych.

Współpraca Jednostki Wojskowej 1540 z ludnością cywilną, terenowymi organami partyjnymi i administracyjnymi zapoczątkowana została w 1965 r. Na szczególną uwagę zasługuje współpraca z Powiatowym Związkiem Nauczycielstwa Polskiego. Wyraża się ona udziałem oficerów w kwartalnych konferencjach ogniskowych nauczycieli na terenie całego powiatu, w czasie których kadra ma możność zapoznania się z problemami pracy wychowawczej w terenie oraz wymienić doświadczenia w tym względzie. Ogółem odbyło się 315 takich spotkań. Z drugiej zaś strony najlepiej pracujące ognisko nauczycielskie odbywało kolejną konferencję w jednostce. Konferencja taka łączyła się zawsze ze zwiedzaniem koszar oraz zapoznaniem ze sprzętem lotniczym.

Inny kierunek działalności jednostki to współpraca z Powiatowym Związkiem Harcerstwa Polskiego. W ramach tej współpracy kadra

jednostki współorganizuje harcerskie obozy letnie, spotyka się z młodzieżą oraz przeprowadza zajęcia o tematyce obronnej.

Wiele uwagi poświęcono również współpracy partyjnej z POP Chociszewo oraz Czerwińsk, pomagając w planowaniu pracy w tych organizacjach oraz wygłaszając referaty o aktualnej sytuacji międzynarodowej i wewnętrznej kraju.

W ślad za organizacjami partyjnymi, koła KMW nawiązały kontakty z ZMW, czego wynikiem było zorganizowanie w świetlicach kącików oręża polskiego oraz wymiana doświadczeń z zakresu problematyki młodzieżowej. Poważny był również udział jednostek w spotkaniach z ludnością cywilną w ramach obchodów 1000-lecia Państwa Polskiego. Spotkania takie odbyły się w 196 miejscowościach i objęły około 15 tysięcy osób. Akcja ta pozwoliła kadrze poznać pracę i problemy wsi powiatu płońskiego.

W obchodach 25-lecia LWP kadra jednostki odbyła 126 spotkań, w których uczestniczyło 5500 osób. W ramach tych obchodów organizowano pokazy sprawności obronnej, dni "otwartych koszar", capstrzyki poległych, akademie itp... Przyczyniło się to istotnie do wzrostu zainteresowania społeczeństwa problematyką obronną. Dowodem ścisłej więzi jaka łączy kadrę ze społeczeństwem była doraźna zbiórka pieniężna na budowę Centrum Zdrowia Dziecka, opiewająca na sumę 4.286 zł.

Rozwinięto również ścisłą współpracę z Ligą Obrony Kraju. Corocznie organizowane są wspólne ćwiczenia OTK z udziałem śmigłowców jednostki oraz przeprowadza się zajęcia o tematyce obronnej w Zakładowych Oddziałach Samoobrony.

Wyniki współpracy jednostki ze społeczeństwem przyczyniły się znacznie do wzrostu autorytetu wojska w powiecie.

Kadra jednostki 5051 utrzymywała i utrzymuje ścisłą współpracę z środowiskiem cywilnym miasta i powiatu. W okresie 15-tu lat oficerowie odbyli 1870 spotkań z ludnością cywilną zapoznając ją z bieżącymi problemami polityki Polski Ludowej i jej osiągnięciami. Do tradycji weszły też spotkania oficerów z młodzieżą szkół średnich, na których omawia się piękne karty historii LWP i rewolucyjnego ruchu robotniczego. Kadra jednostki utrzymuje stałą współpracę z młodzieżą 4 szkół średnich, udzielając gronu pedagogicznemu skutecznej pomocy w patriotycznym wychowaniu młodzieży.
W pracach różnych kolektywów społecznych na odcinku cywilnym uczestniczy 48 oficerów i podoficerów. Kadra, podchorążowie i żołnierze jednostki brali aktywny udział w obchodach takich jubileuszy jak 20 i 25-lecie powstania LWP, wybory do Sejmu i Rad

Narodowych, obchody 1000-lecia Państwa Polskiego, 25 i 30 rocznicy powstania PPR, 50-lecia Wielkiej Rewolucji Październikowej, 50 rocznicy powstania Armii Radzieckiej i wielu innych.

Podstawową formą czczenia jubileuszy było podejmowanie czynów żołnierskich, których łączna wartość w minionym piętnastoleciu przekroczyła sumę 12 milionów złotych.

Obecnie cały stan osobowy aktywnie realizuje czyn 15-lecia powstania jednostki i 30-lecia LWP.

Również jednostka wojskowa 5058 może się poszczycić znacznymi osiągnięciami w realizacji współpracy i utrzymywaniu więzi z instancjami partyjnymi, administracyjnymi, klasą robotniczą i społeczeństwem.

Żołnierze tej jednostki niejednokrotnie ratowali mienie społeczne zagrożone klęskami żywiołowymi oraz szeroko angażowali się do realizacji czynów podejmowanych przez społeczeństwo. Dowodem wdzięczności i uznania za tę działalność są podziękowania składane na ręce dowództwa jednostki i Komendy WOSL przez miejscowe władze partyjno - polityczne i administracyjne.

W roku XXX-lecia LWP i Roku Nauki Polskiej kadra i podchorążowie systematycznie odbywają spotkania z młodzieżą i społeczeństwem cywilnym. Podejmują również szereg czynów na rzecz gospodarki narodowej. Tylko w miesiącu maju 1973 r. żołnierze jednostki przepracowali 1550 roboczogodzin, wartości około 20 000 zł.

Wszystkie te przedsięwzięcia pozwoliły na wyrobienie wzajemnego szacunku i sympatii między żołnierzami jednostki i społeczeństwem cywilnym.

Dowodem jedności działania całego stanu osobowego WOSL ze społeczeństwem było czynne poparcie apelu budowy szkół 1000-lecia. Wyraziło się ono w 100 % zadeklarowaniu przez kadrę i pracowników cywilnych 0,5 % uposażenia miesięcznego. Na terenie garnizonu Dęblin zbudowano również szkołę - pomnik 1000-lecia. Uczą się w niej obecnie dzieci kadry oraz ludności cywilnej z miejscowości Masów, sąsiadującej z garnizonem.

Wkład pracy kadry, podchorążych i żołnierzy służy zasadniczej przy budowie tej szkoły oceniono na 500 tys. złotych.

Szczególnie wyróżnili się w tym przedsięwzięciu oficerowie: Arkadiusz CENDROWSKI, Jan BUJNIK, Kazimierz ZWOLIŃSKI i inni.

Stan osobowy szkoły wybudował w latach 60. w czynie społecznym piękną przystań wodną nad rzeką Wieprz, którą następnie przekazano powiatowej organizacji PTTK.

Należy podkreślić, że każda ważniejsza rocznica z historii naszego narodu, każde ważniejsze wydarzenia społeczno.- polityczne upamiętniane są zawsze wypracowaniem trwałych wartości. I tak np.: dla uczczenia 20 rocznicy powstania LWP zrealizowano czyny na sumę około 7 mil. złotych, w tym bezpośrednio na rzecz społeczeństwa sumę miliona złotych; czyny dla uczczenia IV Zjazdu PZPR przyniosły oszczędności około 250 tys. złotych, a dla uczczenia VI Zjazdu PZPR około 1.200 tys. złotych.

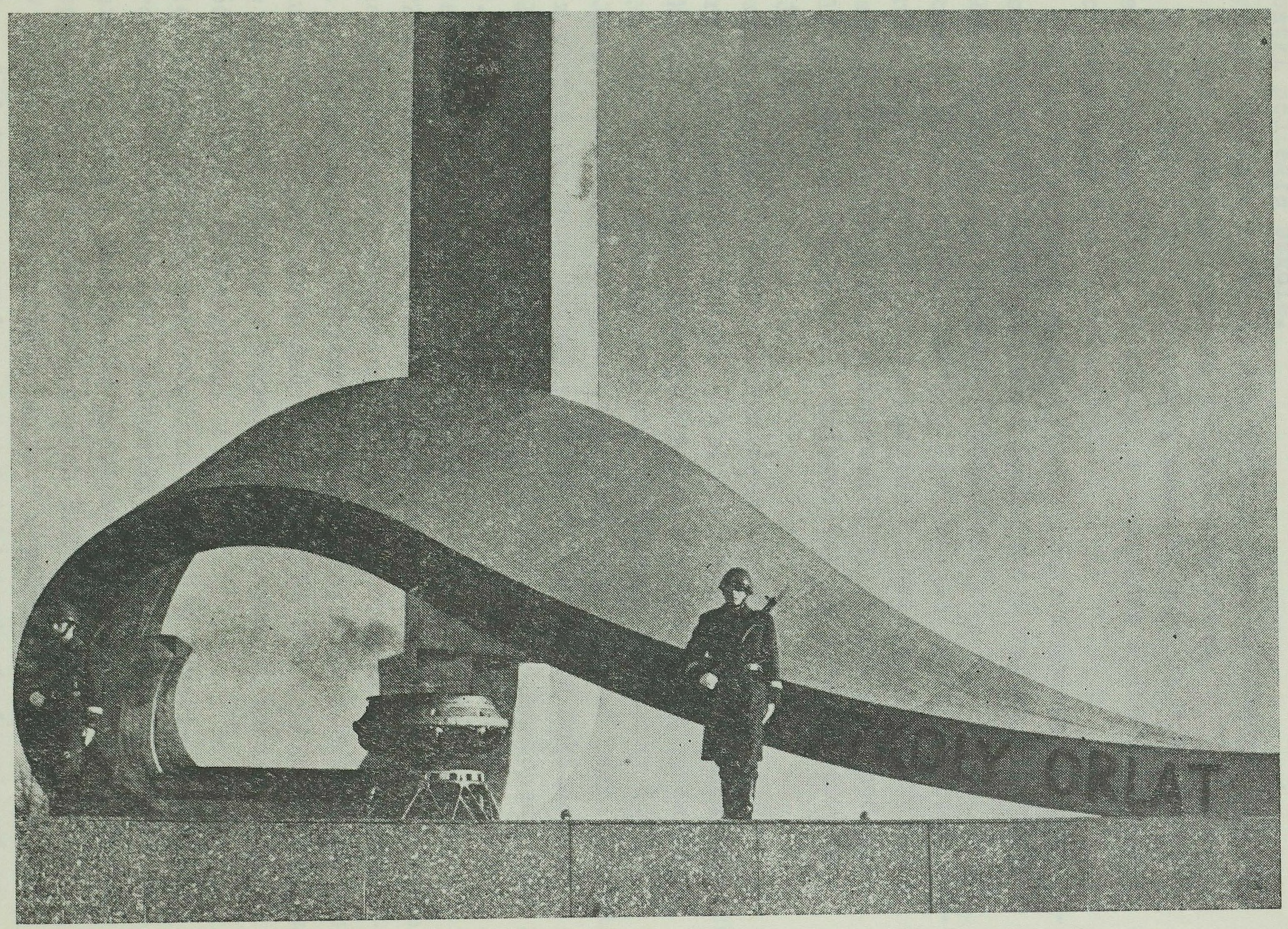
Żołnierze pełniący służbę w WOSL w każdym roku oddają honorowo ok. 300 litrów krwi.

Również w każdym roku żołnierze przepracowują tysiące godzin, pomagając pracownikom PGR, spółdzielni produkcyjnych oraz rolnikom starszym wiekiem przy sprzęcie zbóż, ziemniaków i innych płodów rolnych; tylko np. w roku 1972 wykonano 22 475 roboczogodzin.

Szkoła współpracuje z licznymi zakładami pracy: w Tomaszowie Mazowieckim z Tomaszowskimi Zakładami Włókien Sztucznych "Wistom", Zakładami Odzieżowymi "Pilica", Zakładami Wełnianymi "Tomtekx", Zakładami Wyrobów Skórzanych; w Radomiu z Radomskimi Zakładami Wyrobów Skórzanych "Radoskór", z Radomską Fabryką Telefonów; z Hutą "Hortensja" w Piotrkowie Trybunalskim; z Zakładami wyrobów Metalowych w Moszczenicy; z Cementownią w Chełmie; z Zakładami Azotowymi w Puławach; Fabryką Wyrobów Metalowych "Gerlach" w Drzewicy; fabryką Mebli w Białej Podlaskiej i elektrownią w Kozienicach oraz dziesiątkami gromad i wsi.

Współpraca z zakładami pracy odbywa się na różnych płaszczyznach, przy czym dominuje tu działalność propagandowo - wychowawcza. Najściślejsze kontakty utrzymywane są między dowództwami jednostek WOSL i działaczami partyjno - politycznymi, z kierownictwem zakładów, władzami partyjnymi i organizacjami młodzieżowymi. Treścią współpracy jest wymiana doświadczeń w zakresie organizowania pracy wychowawczej, wspólne organizowanie przedsięwzięć z okazji rocznic historycznych, wymiana prelegentów, organizowanie zawodów sportowych, imprez kulturalno - rozrywkowych. Wojsko spełnia w powyższych przedsięwzięciach rolę wiodącą. Zakłady pracy pomagają jednostkom w organizowaniu bazy szkoleniowej. Do szczególnie wyróżniających oficerów w organizowaniu tej współpracy należy między innymi, zaliczyć: Jana CELKA, Kazimierza KOZŁOWSKIEGO, mgr. Mieczysława ZMYSŁOWSKIEGO, Antoniego GĘSTWĘ, Tadeusza GRACĘ, plut. Władysława STANISZEWSKIEGO i wielu innych.

Z okazji rocznicy zwycięstwa, Dnia Wojska Polskiego, Święta



Lotnictwa - kadra bierze udział w spotkaniach z ludnością cywilną i młodzieżą szkolną. I tak np. w 1968 r. odbyło się 1290 spotkań z 120 000 mieszkańcami powiatów, na terenach których stacjonują jednostki podległe szkole.

Wyrazem uznania całokształtu zasług stanu osobowego, a w tym i na odcinku umacniania więzi ze społeczeństwem, w 10 rocznicę swej działalności, OSL odznaczona została uchwałą Rady Państwa "Orderem Sztandar Pracy II klasy" i - zgodnie z Rozkazem MON - - otrzymała imię Jana Krasickiego.

W 1962 r. za wybitne osiągnięcia w pracy zawodowej i społecznej otrzymała WOSL-jako pierwsza jednostka w wojsku polskim - - "Złote Odznaczenie im. Jana Krasickiego".

Ponadto WOSL posiada: Odznakę Tysiąclecia za działalność społeczną w obchodach 1000-lecia Państwa Polskiego, Złotą Odznakę za Zasługi dla Województwa Warszawskiego, a jednostki podległe Szkole odznaki za zasługi dla województwa na terenie których stacjonują.

Szkoła została również udekorowana złotymi odznakami: Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Radzieckiej, Związku Nauczycielstwa Polskiego i Polskiego Towarzystwa Turystyczno - Krajoznawczego.

Wyrazem dobrze układającej się współpracy żołnierzy WOSL im. Jana Krasickiego ze społeczeństwem było również zainicjowanie przez władze terenowe budowy pomnika "Wychowanków Dęblińskiej Szkoły Orląt", którego odsłonięcie odbyło się 29 listopada 1969 roku. roku.

Realizując uchwały VI Zjazdu PZPR i wskazania VII Plenum KC PZPR, WOSL pogłębia nadal w imię integracji wysiłków w dziele wychowania młodego pokolenia współpracę z organizacjami społecznymi i młodzieżowymi. Dotyczy to organizacji ZMS i przejawia w objęciu w 1973 r. patronatu nad WOSL przez ZG ZMS i dobrze rozwijające się współdziałanie w zakresie popularyzacji naszej uczelni wśród nauczycieli i młodzieży.

Realizując uchwałę sekretariatu KC PZPR w sprawie obchodów 30 rocznicy powstania LWP, jednostki podległe szkole dobrze wypełniają zadania w dziedzinie popularyzacji historii, tradycji i współczesnego charakteru Ludowych Sił Zbrojnych.

W ramach akcji "otwartych koszar" uczelnię naszą masowo odwiedza młodzież, zapoznając się z jej historią i aktualnymi możliwościami szkolenia i wychowania, wysokim poziomem dyscypliny, porządku i gotowości bojowej.

Załącznik Nr 1

PODRĘCZNIKI I SKRYPTY WYKONANE W OSL I WOSL

R O K 1947

1. WOJEWÒDZKI M.
   Vademecum nawigatora.

R O K 1954 - Dęblin.

1. Ogólne wiadomości o broni atomowej.

R O K 1955 - Dęblin

1. SMYL R.
   Podstawy klimatologii.
2. Działania bojowego PLB i praca sztabu podczas org.
3. Lotnicze zabezpieczenie natarcia dywizji piechoty.
4. Organizacja i planowanie rozpoznania lotniczego.
5. Organizacja i urządzenie SD PLM.
6. Organizacja i urządzenie SD plm.
7. Organizacja współdz. DLB z myśl.osłon.
8. Taktyka i sposoby prowadzenia rozpoznania przez zał. s-tów.

R O K 1956 - Dęblin.

1. Istota elektryczności.
2. Radiotechnika.
3. Skrypt do podstawowego szkolenia s-tu "Jak-18".
4. Skrypt z teorii silników tłokowych.
5. Teoria lotu.
6. Bazowanie lotnictwa oraz klasyka lotnictwa.
7. Broń atomowa i obrona przed jej działaniami.
8. Niektóre zagadnienia obrony wojsk przed działaniami broni bakter.
9. Ogólne wiadomości o wojskach lotniczych.
10. Ogólne zasady współczesnej walki ogólnowojskowej.
11. Organizacja obrony naziemnej.

R O K 1957 - Dęblin.

1. Bombardowanie dla pilotów myśliwskich.
2. Charakterystyka i dane samolotu "Jak-11"

3. CHARLIŃSKI Stanisław
   Samolot "Junak 3".
4. Samolot Jak-11.
5. Samolot TS-8 "BIES".
6. Działanie bojowe dywizji lotnictwa myśliwskiego.
7. Myśliwskie lotnictwo.
8. Opis działającego modelu bomby atomowej.
9. Uzbrojenie bombardow. s-tu IŁ-28.

R O K 1958 - Dęblin.

1. Instrukcja pilotażu s-tu TS-8 "BIES".
2. Radiostacja PAR-8. Charakterystyka, przeznaczenie, wykorzystanie, dane taktyczno - techniczne.
3. Układ paliwowy silnika odrzutowego WK-1F.

R O K 1959 - Dęblin

1. Przyczyny powstania i sposoby poprawiania błędów przy lądowaniu.
2. Zasady lotu statku cięższego od powietrza.
3. Obieg informacji o planowanych i wykonanych lotach.

R O K 1960 - Dęblin

1. Urządzenie supernośne samolotu.
2. BAŃKO B.
   Fizjologiczne podstawy procesów psychicznych.
3. BAŃKO B.
   Pamięć. Uwaga. Myślenie.
4. Eksploatacja s-tu TS-8 "BIES".
5. MAZUREK W.
   Walka z międzykontynentalnymi pociskami balistycznymi.
6. Teoria i konstrukcja silnika WN-3.
7. WACHOWICZ B.
   Obwody zasilania radiostacji RSB-5.
8. Użycie śmigłowców w działaniach bojowych.

R O K 1962 - Dęblin.

1. Konstrukcja silnika Lit-3.
2. Korkociąg samolotów typu Lim /Mig/. /Oprac. własne/.

3. Radionamiernik automatyczny ARP-6.
4. Silniki spalinowe. Zasady eksploatacji i konserwacji.
5. Lotnisko i ich obrona.
6. Taktyka lotnictwa myśliwsko - szturmowego.

R O K 1963 - Dęblin.

1. Konstrukcja silnika Lis-2.
2. Skrypt samolotu TS-8 "BIES". Budowa i eksploatacja. /Oprac. własne/.
3. Skrypt z budowy i eksploatacji śmigłowca. /Oprac. własne./.
4. PODONOWSKI J.
   Skrypt z konstrukcji silnika HO-10.
5. Ogólne zasady prowadzenia działań bojowych w warunkach współczesnego pola walki.
6. Skrypt z konstrukcji silnika HO-10.

R O K 1964 - Dęblin.

1. SMYL R.
   Meteorologiczne ubezpieczenie lotów na dużych wysokościach.
2. JASTRZĘBSKI H.
   Meteorologia ogólna.
3. BUŁAWKO L.
   Skrypt. Meteorologia dla obserwatorów.
4. Konstrukcja silnika Lis-2.
5. Marsz pułku na duże odległości.
6. Program szkolenia na s-tach TS-8 /I rok szkolenia/.
7. Psychologiczne problemy dowodzenia.
8. Radiostacja RSB-5.
9. Zasady tajnego dowodzenia w wojskach lotniczych.

R O K 1965 - Dęblin.

1. Wykorzystanie obserwacji ze sztucznych satelitów Ziemi w służbie meteorologicznej.
2. Instalacja paliwowa.
3. Działania pododdziałów w zasadniczych rodzajach walki.
4. Działania posterunku obserwacji skażeń podczas określania parametrów wybuchów jądrowych.
5. Przebazowanie pułku lotniczego na nowe lotnisko.

6. Skrypt z metodyki naprowadzania lotnictwa myśliwskiego na cele powietrzne.
7. Zwalczanie celów wykonujących loty na małych wysokościach.

R O K 1966 - Dęblin

1. Konstrukcja i eksploatacja s-tu IŁ-14.
2. Konstrukcja i eksploatacja silnika ASz-82 T.
3. Poradnik metodyczny instruktora na samolotach TS-11 "ISKRA".
4. Poradnik pracy pilota instruktora na samolotach typu "Lim".
5. Działania bojowe plm OPK w różnych warunkach sytuacji bojowej i atmosferycznej.
6. Obrona terytorium krajú.
7. Organizacja i prowadzenie działań bojowych przez klucz - - eskadrę /załoga para/ lotn. myśl.-szturm. podczas zwalczania celów naziemnych.
8. Organizacja i prowadzenie działań bojowych przez pułk lotnictwa myśliwskiego OPK.
9. Organizacja i prowadzenie działań bojowych przez plm OPK z jednoczesnym wykonaniem przebazowania na nowe lotnisko.
10. Przepisy prowadzenia korespondencji radiowej w sieciach powietrznych.
11. Zabezpieczenie działań bojowych lotnictwa myśliwskiego.
12. Zasady organizacji i wykonanie przebazowania oddziałów i związków taktycznych lotn. operacyjnego.

R O K 1967 - Dęblin.

1. SMYL R.
   Zasady wykorzystania radiolokacji dla celów meteorologicznych.
2. CELEK J.
   Rola i zadania tradycji w wychowaniu podchorążych WOSL.
   Tradycje lotnicze szkoły w procesie dydaktycznym.
3. Instrukcja eksploatacji i obsługi silnika ASz-82 T.
4. Kierunki zmian w organizacji uzbrojenia i strategii armii NATO.
5. JĘDRUSZEWSKI E.
   Rozwój cywilizacji socjalistycznej i zadania wychowawcze.
6. MIKOŁAJUK B. ŚWITALSKI K.
   Laboratorium podstaw elektroniki.
7. Nowości techniki lotniczej.

8. Silnik lotniczy ASz 82-T. Opis techniczny.
9. Biuletyn informacyjny Rady Pedagogicznej.
10. Charakterystyka, klasyfikacja i zasady użycia pocisków rakietowych głównych państw NATO.
11. Działanie bojowe front. lotnictwa bojowego podczas zabezpieczenia desantów powietrznych i morskich.
12. Minimum wiedzy z zakresu organizacji wojsk i prowadzenie działań bojowych.
13. Organizacja obrony przed bronią masowego rażenia pododdziału i oddz. lotn.
14. Podstawy taktyki frontowego lotnictwa bombowego.

R O K 1968 - Dęblin.

1. Ćwiczenia laboratoryjne z chemii.
2. Ćwiczenia laboratoryjne z fizyki.
3. Instrukcja dla indywidualnej pracy słuchacza w odrabianiu ćwiczeń laboratoryjnych.
4. Metodyka prowadzenia laboratorium.
5. MIGDAL J.
   Plan ćwiczeń z ekonomii politycznej dla podchorążych WOS.
6. Opis techniczny śmigłowca Mi-2 z 2 silnikami GTD-350 Ks.2 Silnik GTD-350.
7. PIOTROWSKI T.
   Rola kadry dydaktycznej w zakresie przysposobienia podchorążych do problematyki samokształcenia.
8. Podstawowe problemy organizacji procesu dydaktycznego i ich wpływ na warunki nauki słuchaczy.
9. Przepisy o powielaniu dokumentów i wydawnictw w WOSL.
10. Silnik ASz-6272. Instrukcja eksploatacji i obsługi.
11. SMYL R.
    Szkolenie programowane w WOSL.
12. Stosowanie nowych metod w szkoleniu taktycznym.
13. TYŚPER P.
    Uwzględnienie treści patrot. i tradycji lotu w realizacji programu szkolenia z podchorążymi i stanem zmiennym WOSL.
14. Wpływ zapylenia powietrza na zużycie łopatek sprężarek osiowych i odśrodkowych.
15. WRÓBEL E.
    Ćwiczenia seminaryjne i ich rola i metodyka - Referat.

16. BIERNACKI J.
    Organizacja i zasady prowadzenia rozpoznania skażeń i kontroli dozymetrycznej w oddz. i pododdz. lotn.
17. Podstawy taktyki lotnictwa myśliwskiego.
18. BIAŁKOWSKI T.
    Podstawy taktyki lotnictwa myśliwsko - szturmowego.
19. Zabezpieczenie łączności między samolotami na małych wysokościach.

R O K 1969 - Dęblin.

1. CELEK J.
   Szkolenie polskiego personelu lotniczego podczas 2 wojny światowej.
2. GAJEWSKI T.
   Teoria lotniczych silników turbinowych.
3. JĘDRUSZEWSKI E.
   Metodyka nauczania podstaw samokształcenia w WOSL.
4. LIPIŃSKI E.
   Podstawy elektroniki dla podchorążych pilotów. Cz.1. Prąd stały.
5. MIGDAL J.
   Przewodnik metodyczny z ekonomii politycznej i polityki gospodarczej dla podchorążych WOSL.
6. MIGDAL J.
   Przewodnik metodyczny z wybr. zagadn. filoz. marks. i ekonomii politycznej.
7. OLECH W.
   Instrukcja do ćwiczeń laboratoryjnych z fizyki.
8. Rozwój i perspektywy rozwoju techniki lotniczej.
9. STOCKI H.
   Wpływ piasku w powietrzu na pracę sprężarek osiowych i odśrodkowych.
10. SZKLARZ S.
    Metodyka nauczania historii myśli społecznej w WOSL.
11. SZKLARZ S.
    Przewodnik metodyczny z historii myśli społecznej dla podchorążych WOSL.

12. Zadania cyklów przedmiotowych w przygotowaniu bazy szkoleniowej.
13. Zastosowanie przedmiotów specjalistycznych w rozwiązywaniu zagadnień taktyki w oparciu o prowadzenie ćwiczenia z podchorążymi 3 rocznika w pułku szkolno - bojowym WOSL.
14. Zestaw ćwiczeń z historii myśli społecznej dla podchorążych WOSL.
15. Zestaw ćwiczeń z psychologii wojskowej dla podchorążych WOSL.
16. Zestaw komend podawanych przez radio w czasie lotów w języku rosyjskim.
17. ZIELIŃSKI M.
    Przyrządy pokładowe pilotażowo - nawigacyjne s-tu TS-11 "ISKRA".
18. Walka powietrzna LM.

R O K 1970 - Dęblin.

1. WOJEWÓDZKI M.
   Teksty lotniczo - techniczne do nauki języka rosyjskiego podchorążych WOSL.
2. ZALEWSKI M. BUŁAWKO L.
   Bilans cieplny ziemi. tłum.
3. DUDEK J. LINDSTEDT P.
   Instrukcja do ćwiczeń laboratoryjnych z wytrzymałości materiałów.
4. Konstrukcja do ćwiczeń laboratoryjnych z wytrzymałości materiałów.
5. JANKOWSKI Cz.
   Przewodnik metodyczny "Wybrane zagadnienia pedag. i psychol. wojsk" dla kadetów.
6. KURDZIEL A.
   Elementy techniki impulsowej.
7. LIPIŃSKI E.
   Podstawy elektroniki dla podchorążych pilotów. Cz.2. Prąd zmienny.
8. Materiały pomocnicze do nauczania religioznawstwa dla podchorążych WOSL. Zebrał i opracował SZKLARZ S.
9. MIGDAL J.
   Przewodnik metodyczny "Wybr. zagadnienia marksizmu - leninizmu i ekonomii politycznej dla kadetów.

10. Podstawy radiolokacji dla podchorążych pilotów i nawigatorów.
11. Rozwój form organizacyjnych między rew. ruchu robotniczego.
12. SZKLARZ S.
    Przewodnik metodyczny z podstaw filozofii marks. dla podchorążych WOSL.
13. WOŁEJSZA J.
    Wpływ terenu na działania bojowe wojsk i sposoby przedst.
14. Zarys rozwoju lotnictwa polskiego w latach 1919 - 39.
15. Ćwiczenia praktyczne "Działania bojowe LM w systemie OPK".
16. Vademecum z taktyki ogólnowojskowej.
17. Założenia do zajęć praktycznych i treningów na mapach dla podchorążych i kadetów WOSL.

R O K 1971 - Dęblin.

1. CELEK J.
   Przewodnik metodyczny z historii wojskowości.
2. JANKOWSKI Cz.
   Przewodnik metodyczny do przedmiotu: "Wybrane zagadnienia psychologii wojskowej dla podchorążych WOSL.
3. KOWALCZYK Z.
   Przewodnik metodyczny "Tradycje i współczesność LWP".
4. MIGDAL J.
   Materiały pomocnicze do nauczania ekonomii politycznej dla podchorążych WOSL.
5. Ogólne wiadomości o samolotach Lim-2, SB Lim-1, TS-8, AN-2 i śmigłowcu SM-2.
6. SADOWSKI Z., WIŚNIOCH F.
   Klucze meteorologiczne wyd.2.
7. SIEROŃ M.
   Zbiór zadań z mechaniki lotu dla podchorążych WOSL.
8. Ogólna charakterystyka środków napadu powietrznego nieprzyjaciela.
9. Podstawowe problemy zastosowania DLM w systemie OPL wojsk.
10. Podstawowe schematy, pojęcia i symbole w bombardowaniu.
11. Podstawy taktyki lotn. transportowego.
12. Podstawy taktyki śmigłowców.
13. Vademecum oficera wojsk chemicznych.
14. Założenia do ćwiczenia praktycznego na mapach z taktyki lotnictwa myśliwskiego.
15. Zbiór wzorów dokumentów bojowych sztabów lotnictwa operacyjnego.

16. STECHNI P.
    Zarys szkolenia spadochronowego.

17. SZKLARZ S.
    Przewodnik metodyczny z filozofii marksistowskiej i teorii rozwoju społecznego dla podchorążych WOSL.

18. ROZMUS T.
    Teksty do nauki języka angielskiego dla podchorążych WOSL.

19. WOJEWÓDZKI M.
    Teksty lotniczo - techniczne do nauki języka niemieckiego dla podchorążych WOSL.

20. ROZMUS T.
    Teksty do nauki języka angielskiego dla podchorążych WOSL.

21. WACHOWICZ B.
    Sprzęt teletechniczny dla podchorążych i kadetów.

22. WOJTYRA H.
    Budowa samolotu TS-8 "BIES" i jego eksploatacja na ziemi i w locie.

23. WOŁEJSZA J.
    Układy współrzędnych klasyfikacji i nomenklatura map.

24. WOŁEJSZA J.
    Umowne znaki topofraficzne.

25. WRÓBEL E.
    Przewodnik metodyczny do przedmiotu: "Wybrane zagadnienia pedagogiki wojskowej dla podchorążych WOSL".

26. ZABDYRSKI S.
    Przewodnik metodyczny z teorii organizacji i zarządzania.

27. Kompleksowe ćwicz, prakt. na mapach "Działania bojowe LM w systemie OPL wojsk".

R O K 1972 - Dęblin.

1. DUDEK J.
   Wytrzymałość materiałów.

2. DZIEWOŃSKI G.
   Anatomia człowieka i teoria wychowania fizycznego.

3. SZCZEPANEK S.
   Klucze meteorologiczne. wyd.II.

4. JÒZWICKI B.
   Instrukcja do ćwiczeń laboratoryjnych z termodynamiki.
5. JÒZWICKI B.
   Termodynamika.
6. LIPSKA J.
   Ćwiczenia laboratoryjne z chemii.
7. WOJEWÒDZKI M.
   Teksty lotniczo - techniczne do nauki języka francuskiego dla podchorążych WOSL.
8. MIKOŁAJUK B.
   Podstawy elektroniki dla podchorążych - pilotów. Cz.3. Maszyny elektryczne.
9. POLKOWSKI H.
   Mechanika teoretyczna. Uwagi ogólne, zasady rozwiązywania zadań.
10. ZABDYRSKI S.
    Podstawy nauk politycznych. Cz.1. Materiały pomocnicze do nauczania podchorążych WOSL.

R O K 1973 - Dęblin.

1. DUDEK J., LINDSTEDT P.
   Części maszyn.
2. LOCH R.
   Zarys historii wojskowości polskiej. Materiały pomocnicze.
3. Kompleksowe ćwiczenia praktyczne na mapach. Temat: Działania bojowe LMSz na typowe obiekty pola walki.

Załącznik Nr 2

PUBLIKACJE KADRY OSL i WOSL

/różne/

1. BIAŁOWĄS J.
   Niezbędne cechy osobowe pilota instruktora - Wojskowy Przegląd Lotniczy 1968 r. Nr 2.

2. BORAWSKI K.
   Fotografowanie lotnicze w skręcie z małej wysokości - Wojskowy Przegląd Lotniczy 1965 r. Nr 11.

3. CELEK J.
   Dęblińska szkoła lotnicza w okresie wojny obronnej 1939 r. Biuletyn Rady Naukowej Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego. R. 1969. Nr 2/6/.

4. CELEK J.
   Dowodzenie w systemie nauczania i wychowania podchorążych WOSL im. Jana Krasickiego. Biuletyn Rady Naukowej. Op.cit. R. 1972 Nr 1/12.

5. CELEK J.
   XXV-lecie WOSL im. Jana Krasickiego. Wojskowy Przegląd Lotniczy. R. 1970. Nr 5.

6. CELEK J.
   Jak zostać dowódcą. "Wiraże" kwiecień 1973 r.

7. CELEK J.
   Lenin o Polsce i polskim ruchu robotniczym. Biuletyn Rady Naukowej. Op.cit. R.1970. Nr 2/10.

8. CELEK J.
   Postawa ideowo - moralna oficera - pilota. Biuletyn Informacyjny Zarządu Politycznego Wojsk Lotniczych R. 1973. Nr 5.

9. CELEK J.
   Postulaty i wnioski dotyczące realizacji przedmiotów społeczno-politycznych. Biuletyn Informacyjny Rady Pedagogicznej OSL. R. 1967. Nr 3/8.

10. CELEK J.
Praca wykładowców nad wyrabianiem zamiłowania podchorążych do służby w lotnictwie. Biuletyn Rady Pedagogicznej OSL. R. 1965. Nr 3.

11. CELEK J.
Rozwój Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego i realizacja zadań w latach powojennych. Biuletyn Historyczny Inspektoratu Lotnictwa. Warszawa 1965.

12. CELEK J.
Szkolenie polskiego personelu lotniczego podczas II wojny światowej. Biuletyn Rady Naukowej. Op.cit. R.1970. Nr 4/8.

13. CELEK J.
Udział wychowanków dęblińskiej szkoły lotniczej na frontach II wojny światowej. Biuletyn Rady Naukowej Op.cit. R. 1970 Nr 5/9.

14. CELEK J.
Zarys historii dęblińskiej szkoły lotniczej. Warszawa 1965 r.

15. CIEPIELA K.
Dziesięcioletnia działalność naszej jednostki - Wojskowy Przegląd Lotniczy 1970 r Nr 6.

16. CWOJDZIŃSKI J.
Graficzny sposób obliczania kierunku i szybkości wiatru na wysokościach w/g danych z obserwacji pilotażowych - Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 6/54 r.

17. CWOJDZIŃSKI J.
Lotnicze rozpoznanie pogody. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 12/51 r.

18. CWOJDZIŃSKI J.
Metodyka przeprowadzenia obserwacji balonu - pilota. - Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 2 1952 r.

19. CWOJDZIŃSKI J.
Wykorzystanie danych z informacji pilotażowych dla prognozy pogody. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 2 1954 r.

20. DUDEK J.
Akustyczna wytrzymałość zmęczeniowa w konstrukcjach lotniczych - Wojskowy Przegląd Lotniczy 1971 r. Nr 8.

21. GAGAJEK Cz.
Historyczny zarys rozwoju bombardierskich działań lotnictwa oraz teorii i techniki bombardowania. - Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 9 1952 r.

22. GAGAJEK Cz.
Lotnictwo we współczesnych działaniach bojowych. - Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 5 1959 r.

23. GAGAJEK Cz.
Metodyka wyszkolenia personelu latającego w bombardowaniu. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 3 1948 r.

24. GAGAJEK Cz.
Na marginesie artykułu zagadnienia pomiaru dużych szybkości Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 2 1953 r.

25. GAGAJEK Cz.
Niektóre zagadnienia z teorii rozrzutu. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 5 1952 r.

26. GAGAJEK Cz.
Wpływ warunków zrzutu bomby na zmianę elementów jej toru. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 10 1952 r.

27. GAGAJEK Cz.
Zajęcia praktyczne z bombardowania w klasie. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 5 1953 r.

28. GAJEWSKI T.
Aktualne zadania dydaktyczno - wychowawcze w świetle potrzeb kształcenia lotniczo - technicznego podchorążych WOSL, Biuletyn Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, 1973 r.

29. GAJEWSKI T.
Analityczna metoda wyznaczania linii współpracy wentylatora i sprężarki z turbinami dwuwałowego silnika dwuprzepływowego. Technika Lotnicza i Astronautyczna - Nr 6 1968 r.

30. GAJEWSKI T.
Analiza wpływu programów regulacji turbinowego silnika odrzutowego ze sprężarką osiową na jego sprawność ogólną - - Biuletyn WAT Nr 10 - 1970 r.

31. GAJEWSKI T.
Analiza zasad regulacji wlotu naddźwiękowego, współpracującego z turbinowym silnikiem odrzutowym w różnych warunkach eksploatacyjnych - Wojskowy Przegląd Lotniczy - 1973 r.

32. GAJEWSKI T.
Badania modelowe jednego typu dyszy naddźwiękowej o własnościach samoregulacyjnych. Biuletyn WAT-XV, Nr 11 - 1966 r.

33. GAJEWSKI T.
Charakterystyka pracy dwuwirnikowego silnika turboodrzutowego. Wojskowy Przegląd Lotniczy, Nr 11 - 1966 r.

34. GAJEWSKI T.
Charakterystyka pracy dysz naddźwiękowych silników turboodrzutowych. Wojskowy Przegląd Lotniczy, Nr 7 - 1965 r.

35. GAJEWSKI T.
Gazodynamika samoregulacji dyszy naddźwiękowej z ciałem centralnym. Technika Lotnicza i Astronautyczna - Nr 4 - 1967 r.

36. GAJEWSKI T.
Metoda budowy i rozwiązania uogólnionych równań współpracy zespołów turbosprężarkowych silników turboodrzutowych - Biuletyn WAT-XVII, Nr 8 - 1968 r.

37. GAJEWSKI T.
Osiągi współczesnych silników odrzutowych turbosprężarkowych. Wojskowy Przegląd Lotniczy, Nr 10 - 1964 r.

38. GAJEWSKI T.
Osobowość pilota wobec zadań współczesnej techniki lotniczej - - Biuletyn Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej - 1970 r.

39. GAJEWSKI T.
Parametry i charakterystyki współczesnych turboodrzutowych silników dwuprzepływowych. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 4 - - 1968 r.

40. GAJEWSKI T.
Pewne uwagi o polskiej terminologii lotniczo-silnikowej - - Technika Lotnicza i Astronautyczna - Nr 6 - 1968 r.

41. GAJEWSKI T.
Problemy stopnia naddźwiękowego sprężarki osiowej. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 10 - 1966 r.

42. GAJEWSKI T.
Programy automatycznej regulacji pracy ustalonej silników turbinowych. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 3 - 1969 r.

43. GAJEWSKI T.
Równania i analiza kombinowanego programu regulacji silnika turboodrzutowego - Biuletyn WAT, XVIII - 1969 r.

44. GAJEWSKI T.
Silniki turbośmigłowe z turbiną swobodną i ich regulacja - - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 11 - 1969 r.

45. GAJEWSKI T.
Sprawność intelektualna pilota jako kategoria kształcenia jego osobowości - Biuletyn Zarządu Polit. DWLot 1973 r.

46. GAJEWSKI T.
Stopniowana regulacja mocy samochodowego silnika gaźnikowego jako metoda zwiększania jego ekonomiczności. Biuletyn WAT-II. Nr 7 - 1953 r.

47. GAJEWSKI T.
Wpływ upustowej regulacji sprężarki osiowej silnika turbo-odrzutowego na jego charakterystykę obrotową /współautor prof. dr inż. Ryszard SZYMANIK 50%/ Biuletyn WAT-XVI Nr 5 - - 1967 r.

48. GAJEWSKI T.
Wpływ upustu powietrza za sprężarką na parametry turbinowego silnika odrzutowego. Technika Lotnicza i Astronautyczna - - Nr 10 - 11, 1966 r.

49. GAJEWSKI T.
Wpływ warunków lotu na rozruch silnika turboodrzutowego w powietrzu - Biuletyn Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie Nr 1 - 1968 r.

50. GAJEWSKI T.
Wpływ współpracy silnika turbinowego z wirnikiem nośnym śmigłowca na jego parametry eksploatacyjne - Technika Lotnicza i Astronautyczna - 1973 r.

51. GAJEWSKI T.
Zagadnienia teoretyczne eksploatacji silników samochodowych - - tyg. "Motor" Nr 32-36 - 1952 r. Nr 7 i 19, 1953 r., Nr 11 - - 1954 r.

52. GAJEWSKI T., SZYMANIK R. i LESIKIEWICZ A.
J. Osokin Obsługa techniczna i eksploatacja samolotów z silnikami tłokowymi i odrzutowymi. Wyd. MON, 1953 /współtłumacz mgr inż. Andrzej Kosiński - 60%/.

53. GAJEWSKI T., SZYMANIK R. i LESIKIEWICZ A.
Samochodowe silniki turbospalinowe. Wyd. Komunikacyjne, 1959 r.

54. GAJEWSKI T., SZYMANIK R. i LISIKIEWICZ A.
B.S. Stieczkin ii. Teoria silników odrzutowych. Wyd. MON. 1961 r. /współtłumacz mgr inż. Ryszard Wiatrek - 50%/.

55. GRODECKI T.
Prakseologia w procesie szkolenia teoretycznego pilota - - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 7 - 1962 r.

56. GRYSIEWICZ E.
Niektóre sposoby nawigacyjnych obliczeń przy wzrokowym poszukiwaniu celów na morzu. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 2 - - 1953 r.

57. GRYSIEWICZ E.
Wykorzystanie środków radiotechnicznych podczas lotów przy niewidoczności ziemi. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 2 - - 1954 r.

58. HUBERT L.
Kilka uwag o nauczaniu podstawowych elementów z nawigacji. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 2 - 1955 r.

59. HUBERT L.
Możliwe przyczyny utraty orientacji u młodych załóg s-tów szkolno - treningowych. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 11 - - 1952 r.

60. HUBERT L.
Uwagi o nawigacyjnym zabezpieczeniu lotów uczniowskich do stref pilotażu. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 5 - 1955 r.

61. JABŁOŃSKI B.
Detonacja i samozapłon. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 4 - - 1952 r.

62. JETHON Z., STECHNI P.
Fizjologiczne aspekty treningu podnoszącego tolerancję przyspieszeń. Konferencja "Interkosmos",Warna 1969 r.

63. JETHON Z., STECHNI P., ZALEWSKI L.
Specjalny trening fizyczny o tolerancji na działanie przyspieszeńXVII Międzynarodowy Kongres Medycyny Lotniczej i Kosmicznej, Amsterdam 1969 r.

64. JUCHIMIUK J.
Uwagi o formach szkolenia lotniczego - Wojskowy Przegląd Lotniczy - 1963 r.

65. JUCHIMIUK J.
Zabezpieczenie działania bombowców przez myśliwce - Wojskowy Przegląd Lotniczy 1964 r., Nr 2.

66. KALIŃSKI Z.
Wpływ kształtu skrzydła na osiągi s-tu odrzutowego. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 12 - 1952 r.

67. KOWALSKI Jan
Analiza luzów montażowych w połączeniach przewodów pokładowej instalacji hydraulicznej - Wojskowy Przegląd Lotniczy - 1973 r.

68. KOWALSKI Jan
Analiza naziemnych źródeł zasilania pokładowej instalacji hydraulicznej - Wojskowy Przegląd Lotniczy - 1972 r.

69. KOWALSKI Jan
Rola zasobnika hydraulicznego w pokładowej instalacji hydraulicznej - Wojskowy Przegląd Lotniczy - 1972 r.

70. KOWALSKI Jan
Wpływ zanieczyszczeń mechanicznych cieczy roboczej w pokładowej instalacji hydraulicznej - Technika Lotnicza i Astronautyczna - 1973 r.

71. KOWALSKI Józef
Nabór i szkolenie podchorążych w Jugosławii - Biuletyn Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 3 - Dęblin 1968 r.

72. KOWALSKI Józef
Nabór kandydatów do Wojskowej Szkoły Lotniczej we Francji, Biuletyn Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 1 - Dęblin 1968 r.

73. KOWALSKI Józef
Ocena działalności pilotów w locie - Wojskowy Przegląd Lotniczy 1971 r. Nr 12.

74. KOWALSKI Józef
Pilot na współczesnym polu walki. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 3 - 1973 r.

75. KOWALSKI Józef
Rekrutacja i selekcje kandydatów do OSL. Biuletyn Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 4 - Dęblin 1968 r.

76. KOWALSKI Józef
System naboru kandydatów za lata 1957-1967. Biuletyn Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, Dęblin 1967 r.

77. KOWALSKI Józef
Warunki i tryb przyjmowania kandydatów w Dęblińskiej Szkole Lotniczej przed wojną, Biuletyn Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 1 - Dęblin 1968 r.

78. KOWALSKI Józef
Zależność wybranych czynników w kształtowaniu pilota - kosmonauty. Sympozjum poświęcone kondycyjnemu przygotowaniu pilotów do lotów kosmicznych. Biuletyn Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 2 - Dęblin 1967 r.

79. KOWALSKI Józef
Założenia organizacyjno - ekonomiczne do projektu utworzenia eksperymentalnego Liceum Lotniczego WOSL 1973 r.

80. KOWALSKI Józef
Zasady kwalifikowania kandydatów do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w latach 1944 - 1957, WOSL - Biuletyn Nr 2 - Dęblin 1967 r.

81. KOWALSKI J. i SMYL R.
O kształtowaniu się Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 5 - 1969 r.

82. KOWALSKI J., STECHNI P.
Tolerancja przyspieszeń a ćwiczenia na ginastycznych przyrządach specjalnych. Med. Lotnicza 1967 r. z.20.79.

83. KRAWCZYC T.
Współdziałanie i dowodzenie w operacji powietrzno-desantowej - - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 1 - 1965 r.

84. KROK St.
Kilka uwag na temat nauczania meteorologii w szkole lotniczej. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 11 - 1954 r.

85. KROK St.
Metodyka opracowywania lotniczych prognoz pogody. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 7 - 1952 r.

86. KROK St.
Warunki lotów w zimie. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 6 - - 1950 r.

87. KROK St.
Widoczność obiektów orientacyjnych. Biuletyn WOSL nr 4/8 - - 1971 r.

88. KROK St.
Wspomnienia z pierwszych lat działania służby meteorologicznej Ludowego Lotnictwa Polskiego - Gaz.Obserw.Nr 8 PIHM 1970 r.

89. LEMIESZONEK
Niektóre zagadnienia maskowania przeciwradiolokacyjnego. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 1 - 1952 r.

90. MACHNO J.
Dęblińska Oficerska Szkoła Lotnicza w walce o umocnienie władzy ludowej w Polsce - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 6 - - 1971 r.

91. MARCINKIEWICZ R.
Usprawnienie rozruchu silnika na samolocie AN-2 - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 4 - 1972 r.

92. MARCINKIEWICZ R.
Uwagi o rozruchu silnika na samolotach AN-2 - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 8 - 1971 r.

93. MARCINKIEWICZ R.
Uwagi o uderzeniu hydraulicznym na śmigłowcach - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 6 - 1965 r.

94. MARKOWSKI St.
Wykorzystanie pomocy naukowych w czasie zajęć z bombardowania. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 7 - 1953 r.

95. MIELCZAREK H.
Lotnictwo zachodniomiemieckie - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 9 - 1963 r.

96. MIKOŁAJUK B.
Doskonalić personel latający w radiołączności. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 1 - 1952 rok.

97. MODZELEWSKI Cz.
Badania psychologiczne kandydatów do WOSL - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 7 - 1969 r.

98. NOWAK H, GORZKOWSKI E.
Organizacja szkolenia podchorążych w eskadrze - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 11 - 1965 r.

99. ORLEWSKI T.
Oblot samolotów - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 4 - 1968 r.

100. PASTERNAK
Zastosowanie tabel i wykresów do obliczenia podstawowych elementów toru pocisku. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 4 - - 1952 r.

101. POPEK
Szkolenie metodyczne i fachowe młodych wykładowców. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 12 - 1952 r.

102. RADŁOWSKI J.
Analiza rozpoznania lotniczego w operacji berlińskiej I Armii WP /16.4 - 4.5.1945 r./ Referat - Praca Dyplomowa ASG-II.1963 r.

103. RADŁOWSKI J.
Dalmierz strzelecki Nr 5 - 1952 r.

104. RADŁOWSKI J.
Dąbrowszczycy WOSL im. J.Krasickiego wśród gości komuniści hiszpańscy. Skrzydlata Wolność Nr 251 z dn. 27.10.1958 r.

105. RADŁOWSKI J.
Kandydaci do WOSL - Skrzydlata Polska Nr 30/942/ z.27.7. 1959 r.

106. RADŁOWSKI J.
Manewr lotniskowy 3 korpusu lotnictwa myśliwskiego dla zabezpieczenia działania grup szybkich w operacji wiślańsko - - odrzańskiej 1945 r. Myśl Wojskowa. Nr 2 - 1966 r.

107. RADŁOWSKI J.
Na marginesie artykułu pt. "Dewiacja i kompensacja magnetycznych busol lotniczych" Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 5 - - 1950 r.

108. RADŁOWSKI J.
Nowa nazwa - nowe zadania - Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 3 - 1968 r.

109. RADŁOWSKI J.
Przodująca rola radzieckiej nauki w rozwoju automatycznej broni lotniczej i teoretycznych podstaw strzelania powietrznego. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 1 - 1954 r.

110. RADŁOWSKI J.
Rozwój środków i sposobów nawigacji busolowej. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 8 - 1951 r.

111. REDZIŃSKI M.
8 DP w walce z UPA na terenach południowo - wschodniej Polski. W walce ze zbrojnym podziemiem 1945/47. MON 1972 r.

112. RYGIER M.
Metody pomiaru podstawy i grubości warstwy chmur. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 1 - 1955 r.

113. RYGIER M.
Oblodzenie s-tu. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 2 - 1959 r.

114. RYGIER M.
Radiolokatory w służbie pogody. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 9 - 1952 r.

115. RYGIER M.
Wpływ opadów na pracę lotnictwa. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 8 - 1953 r.

116. SIEDLECKI R.
Bombardowanie z s-tów myśliwskich. Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 6 - 1954 r.

117. SKRZYPEK J.
Eksperymenty dydaktyczno-wychowawcze - Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 11 - 1971 r.

118. SMYL R.
Ciśnienie atmosferyczne. Tłum. rozdziału podręcznika "Krótkoterminowe prognozy pogody" wyd. DWL, 1965 r.

119. SMYL R.
Maszyna nauczająca Lyms-1. Ruch Pedagogiczny Nr 6 - 1967 r.

120. SMYL R.
Nauczyciel - automat. Biuletyn WOSL Nr 1 - 1968 r.

121. SMYL R., KOWALSKI J.
O kształtowaniu się WOSL - Wojskowy Przegląd Lotniczy. Nr 5 - 1969 r.

122. SMYL R.
Próba radiolokacyjnego wykrywania obszarów źródłowych i tras burz oraz chmur opadowych dla celów meteorologicznej osłony lotów w Polsce środkowo wschodniej.
Dokumentacja Geograficzna Instytutu Geografii PAN. z.6,1972 r.

123. SMYL R.
Repetytor. Wojsko Ludowe Nr 10 - 1966 r.

124. SMYL R.
Stan i perspektywy badań meteorologicznych w WOSL - komunikat. Biuletyn Okolicznościowy Rady Naukowej WOSL - 1968 r.

125. SMYL R.
Wykorzystanie sztucznych satelitów ziemi dla celów meteorologicznych. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 11 - 1965 r.

126. STECHNI P.
Kształtowanie lotniczo - kondycyjnych nawyków ruchowych. Nr 7 - 1960 r.

127. STECHNI P.
Podstawowe cechy sprawności fizycznej a tolerancja przyspieszeń przez ustrój człowieka. Praca doktorska. W-wa 1970 r.

128. STECHNI P.
Przystosowanie ośrodka sprawności fizycznej dla potrzeb naziemnego przygotowania do skoków spadochronowych. Konferencja metodyczno - naukowa personelu specjal. WF w Wojskach Lotniczych Dęblin - 1972 r.

129. STECHNI P.
Specjalne ćwiczenia dla personelu latającego. Wychowanie fizyczne organizacja i metodyka szkolenia. MON - 1964 r.

130. STECHNI P.
Sprawność fizyczna a tolerancja ustroju na działanie przyspieszeń + 5 egz. Sympozjum kondycyjnego przygotowania do lotów. Biuletyn WOSL Nr 1 - 1967 r.

131. STECHNI P.
Sprawność fizyczna w świetle działania przyspieszeń przerywanych "interwałowych". Postępy Astronautyki. Nr 2 - 1970 r.

132. STECHNI P.
W sprawie obserwacji stanu kondycji fizycznej personelu latającego. Nr 11 - 1959 r.

133. STECHNI P.
Wymagania stawiane pilotowi w zakresie cech fizycznych. Biuletyn WOSL wydanie specjalne Dęblin - 1973 r.

134. STECHNI P.
Związek podstawowych cech motorycznych z odpornością ustroju na działanie przyspieszeń. Postępy Astronautyki - 1969 r.

135. STECHNI P. DZIUK Z.
Znaczenie wychowania fizycznego dla treningu kosmonautów. V Ogólnopolska Konferencja Astronautyczna, Kraków - 1965 r.

136. STECHNI P., DZIUK Z. CIEŚLA W.
Uzdolnienia ruchowe podchorążych Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego. Medycyna Lotnicza. Nr 18,77 - - 1965 r.

137. STECHNI P., KIKOWICZ J.
Tolerancja ustroju na działanie przyspieszeń a trening na gimnastycznych przyrządach specjalnych. Postępy Astronautyki 1970 r.

138. STECHNI P. KUPRIAN I.
Wzrost tolerancji przyspieszeń drogą ćwiczeń na gimnastycznych przyrządach lotniczych. XV Międzynarodowy Kongres Medycyny Lotniczej i Kosmicznej. Praga - 1966 r.

139. STECHNI P. WOJTKOWIAK M.
Granice tolerancji na przyspieszenia w zależności od wieku i cech morfologicznych personelu latającego. Konferencja metodyczno - naukowa poświęcona specjalizacji WF w wojskach lotniczych, Dęblin 1972 r.

140. STOCKI H.
Wpływ erozji na pracę silników odrzutowych - Wojskowy Przegląd Lotniczy - 1972 r.

141. STOCKI H.
Zastosowanie pilotów powietrznych w silnikach turbinowych na śmigłowcach - Wojskowy Przegląd Lotniczy - 1973 r.

142. SZURKA L.
Niektóre uwagi o szkoleniu i wychowaniu podchorążych. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 3 - 1955 r.

143. SZURKA L.
Wspomnienia z pracy personelu technicznego 1 plm Warszawa 1943/45. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 6 - 1958 r.

144. SZURKA L.
Wspomnienia z pracy polskiego personelu technicznego w okresie wojny. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 10 - 1953 r.

145. WERENICZ J.
O jednolitą terminologię w lotnictwie - Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 6 - 1971 r.

146. WIŚNIEWSKI S.
Obciążenie cieplne turbin silników turbinowych WKŁ, 1973 r.

147. WOJEWÓDZKI M.
Nawigacja lotnicza - podręcznik - tłumaczenie z języka rosyjskiego - wyd. DWL - 1954 r.

148. WOJEWÓDZKI M.
Nawigacja w lotnictwie myśliwskim i myśliwsko-szturmowym - - podręcznik - współautorstwo z oficerami Oddziału Nawigacyjnego DWL - Lot. Nr 439 - 1961 r.

149. WOJEWÓDZKI M.
Poradnik nawigatora lotniczego - podręcznik - tłumaczenie z języka rosyjskiego - Lot. Nr 301 - 1959 r.

150. WOJEWÓDZKI M.
Poradnik nawigatora lotniczego - podręcznik współautorstwo z oficerami Oddziału Nawigacyjnego DWL - wyd. DWL 1948 r.

151. WOJEWÓDZKI M.
Regulamin służby nawigatorskiej - instrukcja - współautorstwo z oficerami Oddziału Nawigacyjnego DWL - Lot. Nr 990 - 1967 r.

152. WOJEWÓDZKI M.
Teksty lotniczo - techniczne do nauki języka francuskiego dla podchorążych WOSL - autorstwo - skrypt - wyd. WOSL - - 1972 r.

153. WOJEWÓDZKI M.
Teksty lotniczo - techniczne do nauki języka niemieckiego dla podchorążych WOSL - autorstwo Skrypt - wyd. WOSL 1971 r.

154. WOJEWÓDZKI M.
Teksty lotniczo - techniczne do nauki języka rosyjskiego podchorążych WOSL - skrypt - autorstwo - 1970 r.

155. WOJEWÒDZKI M.
Zagadnienia pomiaru dużych szybkości. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 11 - 1952 r.

156. WOJEWÒDZKI M.
Zagadnienia szkolenia w umiejętności prowadzenia s-tów Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 12 - 1951 r.

157. ZABDYRSKI S.
Aktualność leninowskiej teorii o klasach i walce klasowej w warunkach Polski Ludowej. Biuletyn WOSL im. Jana Krasickiego. Wydawnictwo WOSL. Dęblin, 1970 r. s.61 - 67.

158. ZABRODZKI L.
Lot między-planetowy jako problem aerodynamiczny. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 4 - 1956 r.

159. ZABRODZKI L.
O praktycznym stosowaniu wiadomości z teorii lotu. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 3 - 1951 r.

160. ZABRODZKI L.
Zjawiska towarzyszące przekroczeniu bariery dźwięku. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 9 - 1961 r.

161. ZALEWSKI M.
Mgły w Dęblinie - Biuletyn WOSL Nr 4/14 - 1973 r.

162. ŻUŁAWIŃSKI W.
Psychologiczne aspekty lotów nocnych. WOSL 1969 r.

163. ŻUŁAWIŃSKI W.
Psychologiczna sylwetka podchorążego WOSL. Biuletyn Okolicznościowy DN WOSL - 1968 r.

164. ŻUŁAWIŃSKI W,
Wykruszalność podchorążych WOSL. Wojskowy Przegląd Lotniczy Nr 2 - 1973 r.

Biblio[illegible] Gło[illegible]SG
60750
im. gen. broni K. Świerczewskiego

S P I S T R E Ś C I

Str.

I. PATRON WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ PPŁK JAN KRASICKI - "KAZIK" 4

II. ROLA I MIEJSCE DĘBLIŃSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ W HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO 11

III. OSIĄGNIĘCIA DYDAKTYCZNO-WYCHOWAWCZE

1. Etapy rozwojowe procesu dydaktyczno-wychowawczego po II wojnie światowej 22
2. Kandydaci 36
3. Kadra 40
4. Baza szkoleniowa 43
5. Niektóre problemy i eksperymenty dydaktyczno-wychowawcze 51

IV. DOROBEK NAUKOWY 63

V. WSPÓŁPRACA ZE SPOŁECZEŃSTWEM 76

ZAŁĄCZNIKI

1. Podręczniki i skrypty wykonane w OSL i WOSL 84
2. Publikacje kadry OSL i WOSL /różne/ 94

BIBLIOTEKA
ASG
NAUKOWA
56199

