

Lotnictwo amatorskie jako obszar nieformalnego uczenia się dorosłych w II Rzeczypospolitej

Magdalena Rzepka / Instytut Nauk Socjologicznych i Pedagogiki,
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

e-mail: magdalena_rzepka@sggw.edu.pl

ORCID: 0000-0002-3285-1147

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie oryginalnego ujęcia lotnictwa jako obszaru nieformalnego uczenia się dorosłych w II Rzeczypospolitej. Na podstawie analizy jakościowej źródeł pisanych, głównie czasopism z lat 1918–1939, zostały przedstawione obszary nieformalnego uczenia się dorosłych w lotnictwie we wszystkich jego powszechnych wówczas gałęziach (lotnictwie silnikowym, szybownictwie, spadochroniarstwie, baloniarstwie, modelarstwie lotniczym). Lotnictwo było w okresie międzywojennym modną i rozwijającą się dziedziną sportu, komunikacji, techniki oraz gałęzią przemysłu (w tym zbrojeniowego) nie tylko w Polsce, ale także w wielu krajach Europy i Stanach Zjednoczonych. Było symbolem nowoczesności, postępu i przedmiotem fascynacji społeczeństwa polskiego, które na różne sposoby angażowało się w jego budowę i rozwój, rozwijając tym samym swoje indywidualne zainteresowania i zaspokajając różne potrzeby. Najpopularniejszymi polami nieformalnego uczenia się dorosłych w lotnictwie były po pierwsze amatorska działalność lotnicza realizowana w różnych formach, po drugie doświadczenie lotu i potrzebny turystyka lotnicza wyrażająca mobilność osób dorosłych. Ta zaś stwarzała szansę na pozyskanie doświadczeń podróźniczych i krajoznawczych, budowanie patriotyzmu i nastawienia pokojowego do innych narodów. Przedstawione zostało także znaczenie tych aktywności dla człowieka dorosłego na poziomie intelektualnym, emocjonalnym, duchowym, behawioralnym, a także dla wspólnot, w których wówczas żył, przede wszystkim dla państwa.

Słowa kluczowe: **Lotnictwo, II Rzeczypospolita, amatorstwo, lot, samokształcenie.**

Aviation as an area of informal learning for adults in the Second Polish Republic

Abstract

The aim of the article is to present an original approach to aviation as an area of informal learning for adults in the Second Polish Republic. Based on a qualitative analysis of written sources, mainly magazines from 1918 to 1939, the areas of informal learning for adults in aviation in all its branches common at that time (engine aviation, gliding, parachuting, ballooning, aeronautical modeling) were presented. In the interwar period, aviation was a fashionable and developing field in sport, communication, technology, the economy, industry and weapons not only in Poland, but also in many European countries and the United States. It was a symbol of modernity, a synonym of progress and an object of fascination for Polish society. Many people were involved in the construction and development of aviation in various ways, thus developing their individual interests and satisfying various needs. The most popular area of informal learning for adults in aviation was amateur aviation activities conducted in various forms (primarily in the field of self-education, using books and aviation magazines, listening

to lectures, radio broadcasts, watching films, attending exhibitions and shows, engaging in aviation modeling and through sports training). The character-building experience of flight and the role of air tourism, which is an expression of the mobility of adults, provided the opportunity for traveling and sightseeing experiences, building patriotism and a peaceful attitude towards other nations. The importance of these activities for adults at the intellectual, emotional, spiritual and behavioral levels is also presented, as well as the importance for the communities in which they lived, and especially for the state.

Keywords: **Aviation, Second Polish Republic, amateurs, flight, self-education.**

1. WPROWADZENIE

Uczenie się osób dorosłych, w szczególności nieformalne, jest procesem całościowym. Przystawiane wartości i wiadomości czerpane są z otaczającego środowiska i powszedniego doświadczenia. Codzienna aktywność i stykanie się z otaczającym światem dają osobom dorosłym podstawę do myślenia o nim, szukania w nim swojego miejsca, rozwijania tożsamości, a także zdobywania i wykorzystywania wiedzy i umiejętności. Podstawą w tym procesie jest refleksyjność, czyli nabywanie i wykorzystywanie umiejętności krytycznego rozumienia zdarzeń i zdolność wyboru elementów, które jednostka internalizuje, integruje i które stają się dla niej układem odniesienia w różnych sytuacjach życiowych (Malewski, 2010; Wiza, 2015).

Ważną rolę w uczeniu się nieformalnym odgrywa kontekst społeczno-kulturowy, w tym panujące w społeczeństwie mody oraz pojawiające się w przestrzeni publicznej treści i wartości. Stwarzają one jednostkom możliwość poszerzania horyzontów, kształtowania poglądów, zmieniania postaw, modyfikacji przekonań, nadawania nowych znaczeń, a także podejmowania aktywności w różnych dziedzinach. Uczenie się dorosłych jest bowiem wyczułone na zmiany dokonujące się w świecie i pojawiające się obszary nowej wiedzy oraz wynalazki techniczne (Wiza, 2015).

Z tego punktu widzenia można spojrzeć na szeroko pojętą dziedzinę lotnictwa (wraz ze wszystkimi jego gałęziami) jako na obszar nieformalnego uczenia się dorosłych. Szczególnie interesujące w tym kontekście w Polsce są lata międzywojenne (1918–1939), na które przypadł okres intensywnego rozwoju lotnictwa i upowszechniania wiedzy o nim w społeczeństwie.

Gdy Polska odzyskiwała niepodległość w 1918 r., lotnictwo, z dziedziny budzącej zainteresowanie głównie kręgów wojskowych i środowiska technicznego, rozwijało się w świecie zachodnim w budzący powszechną fascynację symbol nowej ery, dzikich możliwości, przygody, rozwoju cywilizacyjnego i nowoczesności (Le Corbusier, 1935). W związku z tym szybko stało się przedmiotem zainteresowania także polskich władz państwowych, które dostrzegły jego potencjał patriotyczny, militarny, gospodarczy, modernizacyjny i konsolidacyjny (Stebłowski, 1925; Koźmiński, 1938). Co jednak istotniejsze z punktu widzenia niniejszych rozważań – lotnictwo stało się w Polsce swoistym fenomenem społecznym, obecnym w przestrzeni życia codziennego „wszystkich ludzi dobrej woli i prawdziwych obywateli wszystkich zawodów tego państwa” (Dobrzycki, 1927). Rozwinęło się także w nową dziedzinę zainteresowań, wokół której – tak jak w przypadku żeglugi i morza – budowany był w Polsce klimat swoistego narodowego misterium (Białas, 1983; Malinowski, 1987; Łoziński i Łozińska, 1994).

Przyczyniały się do tego niewątpliwie osiągnięcia młodego polskiego lotnictwa, tak w zakresie technicznym, jak i sportowym. W tym pierwszym trzeba wskazać stworzenie własnego przemysłu lotniczego, który szybko przeszedł do produkcji samolotów rodzimej konstrukcji, w swoim czasie nowoczesnych i zawierających rozwiązania budzące zainteresowanie w Europie i na świecie (np. samoloty o konstrukcji całkowicie metalowej, płat Puławskiego, zespołowe podwozie Kubickiego) (Glass, 2011). Jeśli zaś chodzi o sport, to do rangi narodowego święta urosły zwycięstwa polskich załóg w prestiżowych Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych „Challenge” najpierw Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury na samolocie RWD-6 w 1932 r., a potem Jerzego Bajana i Gustawa Pokrzywki na RWD-9 w 1934 r. Głośne były też rekordowe przeloty i rajdy, jak m.in. przelot Stanisława Skarżyńskiego przez Atlantyk czy rajd Bolesława Orlińskiego na trasie Warszawa–Tokio–Warszawa. Wydarzenia te były wykorzystywane też przez państwową propagandę do budowania dumy narodowej i zapewnienia szerokiego poparcia społecznego, w tym finansowego, dla rozwijania lotnictwa, które już wtedy władze wojskowe uznawały za broń przyszłości o strategicznym znaczeniu. Z kolei władze cywilne dostrzegały jego potencjał gospodarczy, czego wyrazem było włączenie się państwa w stworzenie regularnych linii lotniczych – Polskich Linii Lotniczych LOT (Rzepka, 2023).

Z tych wszystkich względów państwo aktywnie wspierało również popularyzację wiedzy dotyczącej lotnictwa w społeczeństwie. Celem tych działań było z jednej strony budowanie pozytywnego nastawienia do lotnictwa wśród ogółu społeczeństwa wszelkimi możliwymi środkami popularyzacyjnymi, propagandowymi i edukacyjnymi, z drugiej zaś pozyskiwanie dla lotnictwa (wojskowego i cywilnego) oraz przemysłu lotniczego przyszłych kadr – przede wszystkim pilotów i personelu technicznego (Rzepka, 2023). Szczególną rolę odegrała w tym zakresie ściśle współpracująca i powiązana personalnie z władzami państwowymi, największa organizacja społeczna II Rzeczypospolitej – Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która w przededniu wybuchu II wojny światowej liczyła ponad 2 mln członków w różnym wieku – przede wszystkim dorosłych, ale także dzieci i młodzież (Kozak, 2007).

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie lotnictwa, tak silnie obecnego w życiu ówczesnego społeczeństwa polskiego, jako obszaru dającego szereg możliwości nieformalnego uczenia się dorosłych obywateli II Rzeczypospolitej, przy czym bardziej chodzi tu o ukazanie rodzajów i istoty tych możliwości niż o stricte kronikarski opis wszelkich wydarzeń, które miały miejsce w ramach każdego z nich. Takie ogólne ujęcie istoty rzeczy było dodatkowo wskazane ze względu na ramy objętościowe artykułu.

Nieformalne uczenie się (informal learning) jest tu rozumiane jako każda aktywność podejmowana samodzielnie i dobrowolnie, bez narzuconych kryteriów, zorientowana na zdobycie wiedzy, zrozumienie i ukształtowanie umiejętności, realizowana poza programami instytucji edukacyjnych, bez obecności formalnego instruktora (Livingstone, 1999; Schugurensky, 2000). To wyklucza z dalszych rozważań szereg prowadzonych w II Rzeczypospolitej – ważnych z punktu widzenia państwowego i jednostkowego – działań edukacyjnych dla dorosłych w zakresie lotnictwa takich jak kursy (np. pilotażu, modelarskie, instruktorskie itd.) czy akademickie kształcenie techniczne – jako formy edukacji formalnej albo pozaformalnej.

Spojrzenie na lotnictwo w II RP z perspektywy pedagogicznej, a w szczególności andragogicznej było dotąd mało obecne w literaturze (zob. np. Magiera, 2015; Marciniuk, 2015). Niniejszy artykuł skupia się na wątku nieformalnego uczenia się dorosłych na gruncie lotnictwa amatorskiego, dostępnego dla najszerszego ogółu, natomiast próbę całościowej charakterystyki wychowawczego znaczenia lotnictwa w tamtym okresie stanowi obroniona przeze mnie w listopadzie 2023 r. rozprawa doktorska pt. „Wychowanie lotnicze w II Rzeczypospolitej” (Rzepka, 2023). Istnieje natomiast oczywiście obszerna literatura historyczna dotycząca lotnictwa w II RP (zob. opis stanu badań: Rzepka, 2016; Rzepka, 2023), m.in. jej ogólnych zagadnień (zob. np. Krawczyński, 2005; Pawłowski, 2011), techniki lotniczej (zob. np. Glass, 2011; Sołtyk, 1983), sportu lotniczego, w tym dziejów poszczególnych aeroklubów (zob. np. Kochanowski, 1999; Malinowski, 1987; Haniszewski, 1970), lotnictwa wojskowego (zob. np. Morgała, 1997; Mordawski, 2009), obecności lotnictwa w kulturze i prasie (zob. np. Chrobak, 2014; Cieślíkowa 2014) itd.

Główny problem badawczy artykułu koncentruje się na odpowiedzi na pytanie: Jakie możliwości edukacyjne w zakresie nieformalnego uczenia się istniały w obszarze lotnictwa amatorskiego II RP i jakie było ich znaczenie dla osób dorosłych? Problemy szczegółowe sformułowane zostały w formie trzech pytań dotyczących następujących zagadnień: 1) Jakie były możliwości edukacyjne związane z amatorską działalnością lotniczą? 2) Jakie były możliwości edukacyjne związane z turystyką lotniczą? 3) Jaki był wpływ doświadczenia lotu na charakter osób dorosłych? Odpowiedzi na poszczególne pytania badawcze znajdują odzwierciedlenie w strukturze artykułu, podzielonym na cztery podrozdziały, z czego czwarty podrozdział koncentruje się na ogólnym podsumowaniu powyższych wyników i opisie znaczenia lotnictwa jako obszaru nieformalnego uczenia się dorosłych – zarówno dla jednostek, jak i dla wspólnot społecznych, w których dorośli żyli.

Zastosowaną metodą badawczą była analiza jakościowa treści źródeł pisanych z lat 1918–1939, dobieranych w sposób nielosowy, celowy ze względu na ich zawartość informacyjną. Główny trzon bazy źródłowej stanowiły dwa czasopisma lotnicze przeznaczone dla cywilnych czytelników i rozpowszechniane w społeczeństwie: pierwsze czasopismo poświęcone sportowi lotniczemu i popularyzacji lotnictwa m.in. wśród dorosłej młodzieży akademickiej i szkolnej – „Młody Lotnik” (1924–1930), które było wydawane następnie pt. „Skrzydłata Polska” (1930–1939) oraz organ Zarządu Głównego LOPP pt. „Lot Polski” (1923–1933), od 1934 r. wydawany jako „Lot i OPLG Polski”.

2. AMATORSKA DZIAŁALNOŚĆ LOTNICZA – PĘD KU WIEDZY

Amator to człowiek, który zajmuje się wybraną przez siebie dziedziną w sposób nieprofesjonalny i niezawodowy. Synonimiczne określenia amatora to: entuzjasta, zapaleniec, fanatyk, zwolennik, miłośnik, wielbiciel (Kurzowa, 2008, s. 26). Ze względu na to, że działalność amatorska wynika z wewnętrznych potrzeb jednostek, charakteryzuje się ona wysoką aktywnością poznawczą, podejmowaną bez względu na napotykaną trudności i będącą zwykle stałym elementem ludzkiej codzienności (Litawa, 2022). Wobec tego wszelkie czynności podejmowane dobrowolnie przez jednostkę w obrębie lotnictwa w celu zaspokojenia ciekawości poznawczej, samodoskonalenia się i czerpania przyjemności można nazwać amatorską działalnością lotniczą. Jest ona ściśle związana z rozwijaniem zainteresowań, rozumianych jako:

trwała, obserwowalna dążność do poznawania otaczającego świata, przybierająca postać ukierunkowanej aktywności poznawczej o określonym nasileniu, przejawiająca się w selektywnym stosunku do otaczających zjawisk, to znaczy: [...] w dostrzeganiu określonych cech przedmiotów i związków, zależności między nimi, a także wybranych problemów; [...] w dążeniu do ich zbadania, poznania, rozwiązania, oraz [...] w przeżywaniu różnorodnych uczuć [...] związanych z nabywaniem i posiadaniem wiedzy.

(Gurycka, 1989)

W II RP społeczne zaangażowanie w działalność lotniczą rozwinęło się na bardzo szeroką, nieznaną wcześniej skalę. Co istotne, dotyczyło to nie tylko pilotów, ale także osób, które ze względu na trudności w spełnieniu wymagań stawianych kandydatom na pilotów mogły rozwijać swoje zainteresowania lotnicze tylko na poziomie teoretycznym.

Formy amatorskiej działalności lotniczej podejmowanej w II RP, a mieszczącej się w obrębie nieformalnego uczenia się dorosłych, mogą być postrzegane z perspektywy różnych klasyfikacji andragogicznych. Działalność lotnicza była wówczas realizowana w dwóch formach wyróżnionych przez znanego kanadyjskiego badacza Davida Walkera Livingstone'a: samokształcenia (self-directed learning) i nieformalnego uczenia się w grupie (collective informal learning) (Livingstone, 2007). Zgodnie z koncepcją amerykańskiego profesora Daniela Schugurensky'ego mieściłaby się w ramach: (świadomego i intencjonalnego) samokształcenia, (nieintencjonalnego i świadomego) incydentalnego uczenia się, a także socjalizacji (Schugurensky, 2000). Zgodnie zaś z podziałem zachowań dorosłych w ramach uczenia się nieformalnego wyróżnionych przez polskiego andragoga z Uniwersytetu Warszawskiego Krzysztofa Pierścieniaka, amatorska działalność lotnicza realizowana była w formach: uczenia się autonomiczno-selektywnego, samokierowanego uczenia się, socjalizacji i incydentalnego uczenia się (Pierścieniak, 2009).

W II RP było dostępnych dużo możliwości dotyczących samokształcenia, także w dziedzinie lotnictwa. Zarówno świadome, samokierowane, jak i incydentalne samokształcenie było możliwe dzięki dostępowi do szerokiego wachlarza publikowanych i popularyzowanych materiałów – dostępnych na rynku książek, wydawanych czasopism specjalistycznych oraz tworzonych dla szerokich kręgów społecznych filmów i audycji radiowych. Korzystanie przez dorosłych z tych materiałów – poza oglądaniem filmów – miało najczęściej charakter samotniczy (Tryfan, 1993).

Dorośli chętnie korzystali z książek o tematyce lotniczej. Łącznie w II Rzeczypospolitej ukazało się ponad 110 tytułów różnych książek lotniczych – powieści obyczajowych, fantastycznych, reportaży i wspomnień pilotów, pamiętników, biografii, prac popularnonaukowych, a także tłumaczeń książek francuskich, czeskich, angielskich i niemieckich. Wydawane były one przez popularnych wydawców, takich jak np. M. Arct, Gebethner i Wolff, „Rój”, i rozpowszechniane w całym kraju. Warto podkreślić, że wartość edukacyjną miały nie tylko książki popularnonaukowe, które dawały możliwość zapoznania się przez pasjonatów z podstawową wiedzą z zakresu lotnictwa, ale także beletrystyka lotnicza, w której poruszane były wątki związane z historią lotnictwa, poziomem i kierunkami jego rozwoju, realiami życia i przeżyciami lotników w różnych sytuacjach, nazwami konstrukcji lotniczych, instytucji, organizacji itd. Fabuły powieści lotniczych dotyczyły także ponadczasowych wartości i kwestii moralnych, takich jak m.in. pracowitość, honorowość, pielęgnowanie relacji międzyludzkich, znaczenie wojny i pokoju, poświęcanie dobra osobistego na rzecz dobra wspólnego, triumf techniki nad przyrodą. Mogły być zatem źródłem refleksji dla wszystkich czytelników (Krassowska i Grefkowicz, 1995; Z naszej biblioteki..., 1926; Kronika polska..., 1929).

Ważnym źródłem treści dla uczących się dorosłych były także czasopisma lotnicze. W okresie międzywojennym ukazywały się łącznie 32 tytuły pism specjalistycznych adresowanych do miłośników lotnictwa. Najdłużej ukazywał się organ Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. W latach 1923–1933 wydawany był pod tytułem „Lot Polski”, od 1934 r. zaś do wybuchu II wojny światowej – „Lot i OPLG Polski” (Cieślikowa, 2014). Miesięcznik ten należał do najbardziej poczytnych periodyków lotniczych II RP. Jego nakład w 1933 r. wynosił 4 tys. egzemplarzy, w 1934 r. już ponad 400 tys., a w 1936 r. – przekroczył pół miliona. Większość numerów była dostępna w bibliotekach i czytelnich publicznych, a zaledwie ok. 1% całego nakładu był przenie-numerowany przez osoby prywatne. Spośród osób dorosłych pismem tym interesowali się przede wszystkim urzędnicy państwowi i samorządowi, nauczyciele, studenci, funkcjonariusze publiczni, straż pożarna, a od połowy lat trzydziestych – także ziemianstwo oraz sfery kupieckie i przemysłowe (Lot i Obrona..., 1935).

Korzystając z czasopism, dorośli spędzali czas wolny, jednocześnie zdobywając wiedzę i kształtując poglądy na sprawy związane z lotnictwem i polityką. Było to możliwe dzięki różnorodności artykułów publikowanych na ich łamach:

- a) **fachowych** – związanych z wiedzą lotniczą (techniczną, modelarską, sportową, wojskową, z zakresu obrony przeciwlotniczo-gazowej),
- b) **sprawozdawczych** – relacjonujących działalność różnych organizacji lotniczych i wydarzeń lotniczych w kraju i na świecie,
- c) **publicystyczno-propagandowych** – dających możliwość zapoznania się przez czytelników z bieżącymi problemami związanymi ze światem lotniczym i różnymi punktami widzenia na ich temat,
- d) **literackich i poetyckich** – utworów o różnej wartości artystycznej i tematyce, a także recenzji książek,
- e) **rozrywkowych** – konkursów, zagadek, dowcipów (Cieślikowa, 2014; Kozak, 2007).

Ważną rolę w samokształceniu odgrywały także inne formy incydentalnego, jak i autonomiczno-selektywnego uczenia się, takie jak słuchanie odczytów i wykładów (na żywo albo przez radio) oraz oglądanie pokazów i wystaw lotniczych. Niektóre z tych form były całkowicie otwarte dla wszystkich zainteresowanych, a część z nich była dostępna dla publiczności po wcześniejszym zakupieniu biletu. Wystawy lotnicze, prezentujące nowe konstrukcje, wytwory artystyczne, materiały naukowe, a także propagandowe, organizowane były przez instytucje kulturalne, organizacje lotnicze i szkoły. Odczyty i wykłady przekazujące podstawową wiedzę o lotnictwie, treści o charakterze patriotyczno-propagandowym, a także relacje z przelotów długodystansowych i zawodów sportowych, organizowały lokalne organizacje: koła lotnicze, stowarzyszenia i aerokluby regionalne, a czasem także i szkoły. Każdorazowo cieszyły się one zainteresowaniem od kilkuset do kilkudziesięciu tysięcy osób. Na przykład na terenie Warszawy w 1926 r. 350 wykładów wysłuchało 35 572 osoby. W 1935 r. w województwie tarnopolskim 254 odczyty wysłuchało 28 957 słuchaczy, a w województwie kieleckim 503 odczyty wysłuchało aż 60 tys. osób. (Biuletyn Komitetu..., 1926; Lot i Obrona..., 1935).

Dla osób posiadających odbiorniki radiowe źródłem wiedzy na temat lotnictwa były także lotnicze audycje radiowe nadawane w latach 1926–1939 – prelekcje, słuchowiska literackie i poetyckie, komunikaty, felietony, wywiady. Poruszały one różne tematy, jak m.in. przemysł i polityka lotnicza, historia i rozwój lotnictwa, udział kobiet i młodzieży w budowie lotnictwa, zagadnienia wszystkich gałęzi lotniczych, opisy przelotów i zawodów sportowych (Lotnictwo na falach..., 1931; Co, gdzie i kiedy...; 1935, Kozak, 2007).

W latach 1923–1939 dwa razy do roku dorośli mieli możliwość skorzystać z najbogatszej oferty wydarzeń i inicjatyw dostępnych dla wszystkich obywateli w trakcie cyklicznej, masowej ogólnopolskiej akcji „Tydzień Lotniczy”. Była ona organizowana przez miejscowe koła lotnicze i komitety lokalne Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP) – największej organizacji społecznej II RP, której celem było wspieranie rozwoju lotnictwa polskiego m.in. poprzez rozpowszechnianie wiedzy na jego temat w społeczeństwie (Konieczny, 1987). W czasie trwania „Tygodnia Lotniczego” we wszystkich regionach Polski organizowano szereg przedsięwzięć kulturalno-rozrywkowych, sportowych, religijnych, popularnonaukowych i propagandowo-patriotycznych, w których chętnie brała udział lokalna społeczność. Wśród nich można wymienić m.in. mecze piłkarskie, wyścigi cyklistów, przedstawienia cyrkowe, koncerty muzyczne, konkursy, akademie, odczyty i wykłady otwarte, nabożeństwa, wystawy lotniczo-przeciwgazowe, organizowanie punktów sprzedaży książek i prenumeraty czasopism lotniczych, rozrzucanie odezw i materiałów edukacyjno-propagandowych z samolotów, wywieszanie tablic edukacyjnych w przestrzeni publicznej, np. z częściami samolotów, danych statystycznych, fotografii itp. (Tydzień Lotniczy..., 1924; Przed Tygodniem..., 1925).

Ponadto ważną rolę odgrywały organizowane wielokrotnie w ciągu roku otwarte pokazy lotnicze i zawody sportowe, zarówno krajowe, jak i międzynarodowe – jak wspomniane wcześniej Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych „Challenge”, w 1934 r. zorganizowane w Warszawie. Oglądanie pilotów i skoczków spadochronowych, którzy prezentowali swoje umiejętności, bywało często istotnym bodźcem motywującym do podjęcia przez widzów kroków w kierunku praktycznej nauki latania albo początkiem rozwoju ich zainteresowań lotnictwem (Adamowicz, 1930). Co więcej, były to nie tylko wydarzenia widowiskowe i propagandowe, silnie oddziałujące na emocje wszystkich uczestników, ale także dawały możliwość osobistego zetknięcia się z najnowszymi osiągnięciami techniki lotniczej.

Okazją do zapoznania się z treściami lotniczymi było oglądanie przy różnych okazjach filmów lotniczych. Dorośli widzowie najczęściej oglądali filmy oświatowo-propagandowe i instruktażowe, tworzone przez organizacje lotnicze, szkoły szybowcowe i władze wojskowe, które były wyświetlane w miejscach publicznych (Biuletyn LOPP, 1924; Adamowicz, 1933; Film szybowcowy, 1932). Drugą popularną grupą filmów były lotnicze tygodniki filmowe ukazujące się m.in. w latach 1924–1931 w ramach „Tygodników Filmowych” Wytwórni Doświadczalnej oraz w latach 1929–1939 w ramach „Tygodników Aktualności” i „Kronik” Polskiej Agencji Telegraficznej. Te krótkie materiały prezentowały widzom aktualne wydarzenia ze świata lotniczego, w tym także osiągnięcia polskie i zagraniczne oraz katastrofy (Lubelski, 2008). Poza wartością estetyczną i rozrywkową, wartość edukacyjną miały także fabularne filmy średnio- i pełnometrażowe. Lotnictwo było tematem atrakcyjnym wizualnie, a film mógł wpływać na tworzenie przekonań i wyobrażeń dorosłych, rozbudzał zainteresowania i przekazywał pewien zakres wiedzy, a także był bodźcem do refleksji nad przyszłością ludzkości. Największą popularnością cieszyły się wówczas filmy amerykańskie. W II RP w polskim kinie rozrywkowym dystrybuowano 20 produkcji amerykańskich i 7 polskich produkcji poruszających wątki lotnicze (Paris, 1995; Na szerokim świecie..., 1939; Program nr 32..., 1932; Morstin-Popławska, 2010).

3. AMATORSKA DZIAŁALNOŚĆ PRAKTYCZNA – MODELARSTWO I SPORT

Ważną aktywnością podejmowaną w II RP przez dorosłych było z perspektywy uczenia się modelarstwo lotnicze. Było to budowanie (indywidualnie albo grupowo) małych samolotów lub szybowców według naukowych zasad, konstruowanych z tanich i łatwo dostępnych materiałów. Choć największym zainteresowaniem modelarstwo cieszyło się wśród dzieci i młodzieży, wielu dorosłych także chętnie korzystało z takiej formy spędzania wolnego czasu i rozwijania zainteresowań technicznych. Modelarstwo dawało możliwość dorosłym nie tylko rozwijania i utrzymania sprawności manualnej, pracowitości i dokładności, ale także nabywania i wykorzystywania w praktyce wiedzy z zakresu meteorologii, mechaniki, teorii lotu, a także konstrukcji samolotów i szybowców. Pomocami naukowymi były dla modelarzy różne publikacje, np. techniczne opracowania modeli wydawane w serii „Biblioteka Przyjaciół LOPP”, a także podręczniki m.in. Modelarstwo lotnicze (1925) autorstwa Wojciecha Woyny i „Budowa modeli latających Wacława Kościanowskiego (1882 – b.d.) i Bohdana Grzeszczaka (1908–1941) (Wydawnictwa Komitetu Wojewódzkiego..., 1928). Na poziomie zaawansowanym uprawianie modelarstwa wiązało się z samodzielnym projektowaniem modeli według własnego wzoru i pomysłu. Budowanie modeli nie w zaciszu domowym, lecz w lokalnych modelarniach, a także udział w zawodach sportowych dawały także możliwość nawiązywania relacji z innymi modelarzami, wymiany poglądów, dzielenia się wiedzą i doświadczeniami w uprawianym hobby (Baliński, 1931; Skarżyński, 1936; Wolnicki, 1925a).

Istotną aktywnością w ramach amatorskiej działalności lotniczej był trening sportowy pilotów samolotowych, szybowcowych, balonowych, a także skoczków spadochronowych. Uprawianie sportu lotniczego samo w sobie miało wymiar charakterotwórczy – kształtowało siłę woli, konsekwentność w dążeniu do celu, wytrwałość, umiejętność zdrowego współzawodnictwa, rozwijało nawyki związane z dbaniem o zdrowie i rozbudzało potrzebę nieustannego doskonalenia się w sztuce pilotażu lub skoków. Wiązało się także ze spotkaniami i rozmowami z innymi członkami „lotniczej braci” – na terenie lotniska, szybowiska, hangaru, wieży spadochronowej, podczas spotkań aeroklubów, w czasie wydarzeń sportowych. Na drodze socjalizacji

(ukrytego uczenia się), nawiązującej do tzw. wiedzy milczącej, przebywając w środowisku lotników, najczęściej w sposób nieświadomy i nieintencjonalny, jednostka uczyła się obowiązujących w tej grupie norm, zwyczajów i wzorów zachowań, (Schugurensky, 2000). Zaspokajała jednocześnie swoje poczucie przynależności do tej specyficznej wspólnoty, która chciała swoim oddziaływaniem objąć jak najszersze kręgi społeczne i zdobywała wiedzę, przekazywaną młodszym kolegom przez bardziej doświadczonych pilotów (Osiński, 1928).

4. CHARAKTEROTWÓRCZY WYMIAR DOŚWIADCZENIA LOTU I ROLA TURYSTYKI LOTNICZEJ

Jedną z najważniejszych płaszczyzn nieformalnego uczenia się w lotnictwie było samo doświadczenie lotu. Latanie znajdowało się od zawsze w sferze marzeń człowieka dążącego do opanowania wszystkich żywiołów, zwycięstwa nad czasem i przestrzenią. Wyrazem tych pragnień były takie wątki kulturowe i prace jak m.in.: postać mitycznego Ikara, motywy latania w legendach ludowych, XV-wieczne badania i projekty maszyn latających Leonarda da Vinci (1452–1519), wizjonerski manuskrypt Jean'a Jacques'a Rousseau (1712–1778) pt. *Le nouveau Dédale* (1742). Spełnienie marzenia o locie człowieka miało miejsce dopiero w 1784 r., kiedy to pierwszy człowiek – francuski fizyk i nauczyciel, Jean-François Pilâtre de Rozier (1754–1785) – wzbił się w powietrze jako pasażer balonu na rozgrzane powietrze (Januszewski, 1981; Gajos, 1997; Rzepka, 2017).

W dwudziestoleciu międzywojennym lot człowieka nie był już niczym wyjątkowym. Zaczęła się rozwijać turystyka, komunikacja i sport lotniczy, okazji do latania było coraz więcej. Dzięki rozwojowi lotnictwa zwiększyła się mobilność ludzi – jako pasażerów i jako pilotów. Z drugiej strony możliwość zmiany miejsca za pomocą maszyny latającej była wskaźnikiem uwarstwienia społecznego, w zakresie którego swoboda była przywilejem osób o określonych kompetencjach i uprawnieniach (posiadających licencję pilota), a także wyższych możliwościach ekonomicznych umożliwiających m.in. zakup biletu lotniczego. Jeszcze bardziej kosztowny był proces zdobycia uprawnień w zakresie samodzielnego pilotażu, który jednak wykraczał poza obszar nieformalnego uczenia się (Wiza, 2015).

Mobilność związana z rozwojem komunikacji i sportu lotniczego doprowadziła do rozwoju turystyki lotniczej – zarówno krajowej, jak i międzynarodowej. Turystyczne przeloty wpływały na świadomość, postawy i zachowania uczestniczących w nich jednostek, w zależności od posiadanego przez nich poziomu refleksyjności, wiedzy i dotychczasowych doświadczeń turystyczno-lotniczych, motywacji i wrażliwości poznawczej. Jako jedna z form podróżowania turystyka lotnicza dawała możliwość odkrywania walorów estetycznych kraju i innych państw, percepcji nowych bodźców, poszerzenia horyzontu myślowego i aksjologicznego. Stanowiła okazję do konfrontacji poglądów, zrozumienia inności, budowy pokojowego czy wręcz braterskiego nastawienia do innych narodów – była zatem doświadczeniem o charakterze edukacyjno-kulturowym (Wolnicki, 1925b; Wiza, 2015).

Lot dostarczał także strumienia silnych wrażeń emocjonalno-duchowych. Wzniesienie się w powietrze pozwalało spojrzeć na świat z innej perspektywy, ukazującej widoczne tylko z lotu ptaka elementy świata przyrodniczego i życia społecznego. Umożliwiało także zachowanie, choćby chwilowego, dystansu do świata i rutyny życia codziennego, uczyło adaptacji do zmian i sytuacji nieprzewidywalnych (Le Corbusier, 1935; Wiza, 2015). Francuski pilot i ceniony także w Polsce pisarz, Antoine de Saint-Exupéry (1900–1944), w utworze *Ziemia, planeta ludzi* (oryg. *Terre des hommes*) z 1939 r. pisał o doświadczeniu w sposób poetycki:

Samolot nie celem jest, ale środkiem. Nie dla samolotu narażamy życie. Nie dla pługą także rolnik orze pole. Ale dzięki samolotowi opuszczamy miasta i ich rachmistrzów i odnajdujemy prawdę rolnika. Wykonujemy pracę na miarę człowieka i poznajemy troski na miarę człowieka. Wchodzimy w kontakt z wiatrem, gwiazdami, nocą, piaskiem, morzem. Inteligencją zmagamy się z siłami natury. Wyglądamy świtu, tak jak ogrodnik wygląda wiosny. Wyglądamy lotniska jak ziemi obiecanej, a prawdy szukamy w gwiazdach.

(de Saint-Exupéry, 1995, s. 99)

Lot dla niektórych wiązał się także z doświadczaniem transcendencji – nie tylko kontaktu z naturą, ale także poczuciem bliskości (dosłownej i metaforycznej) Boga, do którego wznosiła się nie tylko dusza, ale także ciało w maszynie latającej. Człowiek, lecąc i dostrzegając swoją nikłość wobec ogromu bezkresnego Wszechświata, stawał się mimowolnie uduchowiony. Mógł jednocześnie czuć się wolny, nieskrępowany regułami ziemskimi i grawitacją, oderwany od wszystkiego, co przyziemne. Dlatego też lot niejednokrotnie był traktowany jako metafora dążenia do doskonałości i wznoszenia się na wyższe szczeble człowieczeństwa (W jaki sposób..., 1925; Bośsunowski, 1928; Younga-Mikulska, 1938). Lot był największym wyzwaniem dla pilotów, którzy musieli mierzyć się z różnego rodzaju przeciwnościami. Walczyli oni przede wszystkim z żywiołem (warunkami pogodowymi), własnymi słabościami (lękiem, zmęczeniem, niepokojem, załamaniem woli, trudnościami w koncentracji uwagi itd.), a uprawiając sport – konkurowali ze współzawodnikami w zakresie doskonałości w opanowaniu kierowanej maszyny. W rezultacie lot kształtował umiejętność regulacji emocji, prowadził do podnoszenia poczucia własnej wartości, poziomu odporności psychicznej i poczucia sprawczości i samowystarczalności (Meissner, 1936; Niewiarowski, 1936).

5. ZNACZENIE LOTNICTWA JAKO NIEFORMALNEGO OBSZARU UCZENIA SIĘ DOROSŁYCH

Nieformalne uczenie się w obszarze lotnictwa odbywało się w ramach dychotomii: nabywania (wiedzy, umiejętności, doświadczeń, przekonań, nawyków itd.) i uczestnictwa (zaangażowania, aktywności itd.) (Sfard, 1998). Osoby dorosłe nabywały kompetencje, kierując się autoteliczną wartością samodoskonalenia, rozwoju własnej osobowości (postaw moralnych, przekonań, poglądów itp.) i dla własnej satysfakcji, a także dla osiągnięcia celów utylitarnych: zdobycia akceptacji w środowisku zwolenników lotnictwa, orientowania się w aktualnej sytuacji polityczno-gospodarczej i technicznej kraju i świata, wykorzystania wiedzy i umiejętności w pracy zawodowej, działalności sportowej, w życiu społeczno-kulturalnym, politycznym, a nawet rodzinnym (Marczuk, 1986). Mogli bowiem dzielić się doświadczeniami, poglądami i wiedzą z członkami rodziny, budując tym samym w najbliższym środowisku pozytywne (co było wówczas pożądane i popierane w przestrzeni publicznej), negatywne bądź neutralne nastawienie do lotnictwa (Batycki, 1936).

Większość podejmowanych praktyk w zakresie nieformalnego uczenia się była podejmowana przez dorosłych w czasie wolnym. W ten sposób został przez nich wykorzystany edukacyjny potencjał czasu wolnego, będącego z jednej strony jednym z wyróżników przynależności i statusu społecznego, a z drugiej – okazją do gromadzenia doświadczeń i budowania relacji interpersonalnych (Malewski, 2010). Rozpatrywanie zaangażowania osób dorosłych w lotnictwo, jakie miało miejsce w II RP, można umieścić w koncepcji serious leisure (The serious leisure perspective) Roberta Stebbinsa, która opisuje taki rodzaj aktywności rekreacyjnej, która jest systematycznie podejmowana przez jednostkę i tak dla niej interesująca, ważna i dająca satysfakcję, że jednostka zaczyna planować i budować swoją karierę, koncentrując się na zdobywaniu wiedzy, umiejętności, doświadczeń i postaw właściwych dla tej aktywności. Jest związana z rozwijaniem takich cech, jak wytrwałość, zaangażowanie osobiste, silna identyfikacja, unikalny etos, trwałe korzyści, m.in. samodoskonalenie, wyrażanie siebie, poczucie spełnienia i przynależności (Stebbins, 2007).

Lotnictwo jako obszar nieformalnego uczenia się dorosłych dawało w II RP liczne szanse na doświadczenie przez nich:

- dobrostanu intelektualnego poprzez zaspokojenie potrzeb poznawczych związanych z lotnictwem, możliwość rozwijania zainteresowań, rozwój kreatywności i analitycznego myślenia, refleksyjnego krytycyzmu;
- dobrostanu emocjonalnego poprzez doznania emocjonalno-estetyczne w czasie lotu, zaspokojenie potrzeby przynależności, poszerzenie strefy komfortu, rozwój osobowości, wzrost poczucia własnej wartości, odporności na sytuacje stresowe;
- dobrostanu fizycznego poprzez uprawianie sportu i turystyki lotniczej, doświadczanie relaksu i redukcję stresu życia codziennego;
- pogłębienia relacji społecznych, w tym zawiązywania przyjaźni i rozbudowania kapitału społecznego (Stebbins, 2007; Wiza, 2015; Palamer-Kabacińska, 2020).

Osoby dorosłe zainteresowane lotnictwem i korzystające z jego edukacyjnych możliwości mogły realizować swój potencjał do tworzenia nowych wytworów (np. w modelarstwie), idei (namysł nad lotnictwem jako idea), rozwijania własnej tożsamości (urzeczywistnianie siebie, redefiniowanie ról społecznych i obywatelskich, tj. poszukiwanie swojej roli w budowaniu lotnictwa polskiego i nastawienia do niego), posługiwania się wiedzą i umiejętnościami w ramach działalności lotniczej i poza nią oraz przekazywania pewnej części wizji świata kolejnym pokoleniom (np. własnym dzieciom, podopiecznym, uczniom itd.). Wszechstronna działalność lotnicza w ramach nieformalnego uczenia się i zdobyte w jego trakcie wiedza i umiejętności odgrywały dużą rolę w aktywizowaniu dorosłych i przyjmowaniu przez nich postaw obywatelskich. Dawały szansę dorosłym – zwłaszcza w okresie wczesnej i średniej dorosłości – na poprawienie jakości swojego życia poprzez aktualizację i pogłębienie posiadanej wiedzy, zwiększenie doświadczeń, mądrości życiowej, większe rozumienie otaczającego świata, zaangażowanie na jego rzecz oraz kształtowanie oczekiwań wobec przyszłości (Appelt, 2005; Wiza, 2015).

Te edukacyjne zyski dorośli mogli zaobserwować z perspektywy własnych narracji, zmiany zachowań i postaw. Najczęściej ujawniały się one na przestrzeni lat w podejmowanych aktywnościach, codziennych sytuacjach i rozbudowanej sieci relacji interpersonalnych (Wiza, 2015). Warto także zauważyć, że wartość nieformalnego uczenia się w lotnictwie była widoczna nie tylko we wcześniej opisanym wymiarze indywidualnym (mikro-), ale także miała znaczenie w szerszych kontekstach, także ekonomicznym. Nieformalne uczenie się mogło stanowić potencjał w wymiarze mezo- (organizacyjnym), ułatwiając osiągnięcie sukcesu i konkurencyjności zakładu pracy, w którym dorosły mógł wykorzystać zgromadzony kapitał (Przybylska, 2018). Co więcej, miało także znaczenie w ujęciu makro-, tj. dla obronności państwa, gospodarki narodowej i sytuacji społeczno-kulturowej kraju. Miało znaczenie w tworzeniu się wiedzy kolektywnej, dorobku kulturowego, służyło dobrobytowi narodu i społeczeństwa, zwiększeniu w pewnym zakresie egalitaryzmu społecznego, a także mogło wpływać na pozycję Polski wśród innych państw europejskich (Przybylska, 2018). Mogło spełniać także funkcję kompensacyjną, podnoszącą poziom kulturalny społeczeństwa, zintegrowanego wokół idei lotnictwa. Dzięki atrakcyjności tematyki lotniczej uczenie się w tym obszarze mogło wpłynąć na upowszechnienie się czytelnictwa, a co za tym idzie – walkę z analfabetyzmem obywatelskim i prostowaniem błędnych przekonań, uprzedzeń (opartych na strachu lub ignorancji) i stereotypów dotyczących lotnictwa, które wówczas

były obecne w społeczeństwie polskim. Jednocześnie wzmacniało poczucie dumy i tożsamości narodowej, a także bezpieczeństwa i zaufania do samolotu jako nowego wynalazku – środka komunikacji, łącznika między narodami, a także nowego typu broni (Zadania młodzieży..., 1925; Kronika polska..., 1930; Krzowski, 1934; Sprawozdanie Śląskiego Okręgu..., 1935; Sutyła, 1991; Rzepka, 2016).

6. WNIOSKI

Lotnictwo jako dziedzina mocno obecna i modna w społeczeństwie II Rzeczypospolitej silnie oddziaływało na sferę wiedzy, umiejętności, wyobraźni, poglądów i aktywności ludzkiej. Z tego powodu może być postrzegane jako obszar pełen potencjalnych i realizowanych możliwości nieformalnego uczenia się dorosłej części przedwojennego społeczeństwa; obszar będący jednocześnie integralną częścią wczesnego kontekstu kulturowego, w tym ambicji militarno-modernizacyjnych II Rzeczypospolitej.

Nieformalne uczenie się dorosłych w obszarze lotnictwa odbywało się podczas codziennej lub incydentalnej aktywności. W jego zakres wchodziła zarówno sfera działalności planowanej, jak i nieplanowanej, niepoddającej się pomiarowi (Konieczna-Woźniak, 2011; Pierścieniak, 2014). Realizowane było przez odbiór informacji za pośrednictwem języka pisanego, obrazu, dźwięku, uczenie się polisensoryczne, uczenie przez działanie, uczenie sytuacyjne i doświadczanie z nimi szerokiego spektrum emocji. Silnie wiązało się ze sposobami spędzania czasu wolnego. Dorośli w ramach amatorskiej działalności lotniczej zdobywali wiedzę, podejmowali refleksję, kształtowali poglądy, wyobrażenia i przekonania, czytając książki o tematyce lotniczej, czasopisma specjalistyczne, słuchając wykładów, odczytów i audycji radiowych, oglądając wystawy i pokazy lotnicze, a także korzystając z oferty w ramach imprez masowych takich jak „Tydzień Lotniczy”. Ważnymi aktywnościami kształtującymi ducha sportowego i rozwijającymi sprawność techniczną były modelarstwo lotnicze czy uprawianie sportu lotniczego. Osoby zaangażowane w te aktywności mogły zapoznawać się z normami i zwyczajami środowisk, których byli członkami, miały także okazję do uczenia się w trakcie spontanicznych rozmów i rozwijania kompetencji interpersonalnych.

Najsilniej oddziałujące na jednostki było doświadczenie lotu związane zarówno z przeżyciami o charakterze emocjonalno-duchowym, jak i estetycznym. Z jednej strony skłaniało do refleksji nad kondycją ludzką w bezmiarze Wszechświata, nad wolnością i pięknem przyrody, a z drugiej strony, dzięki rozwojowi turystyki lotniczej, dawało szansę na poznawanie bliższych i dalszych terenów, rozbudzało nie tylko miłość do własnego kraju, ale także potrzebę budowania przyjaźni międzynarodowej i otwarcia się na inność.

Lotnictwo było obszarem, który dostarczał osobom dorosłym wiele możliwości do rozwoju na gruncie edukacyjno-kulturowym, dawał szansę na liczne doświadczenia intelektualne, estetyczne i emocjonalno-duchowe. Było zatem lotnictwo ważnym elementem życia i rozwoju człowieka dorosłego w dwudziestoleciu międzywojennym. Oprócz znaczenia jednostkowego, podejmowanie aktywności w ramach nieformalnego uczenia się dawało szansę na budowę i rozwój szerszych wspólnot – miejsca pracy, a także kraju, który wzmacniany był siłą swoich obywateli. Z tych powodów lotnictwo jako obszar nieformalnego uczenia się dorosłych miało wówczas doniosłe znaczenie.

BIBLIOGRAFIA

- Adamowicz, R. (1930). *Znaczenie sportu lotniczego dla państwa*. Młody Lotnik, 2, 39 40.
- Adamowicz, R. (1933). *Trochę cyfr i rzut oka ogólny*. Skrzydlata Polska, 12, 399.
- Appelt, K. (2005). *Środkowy okres dorosłości. Jak rozpoznać potencjał dojrzałych dorosłych*. W: A. Brzezińska (red.) *Psychologiczne portrety człowieka* (s. 503–552). GWP.
- Baliński, W. (1931). *Znaczenie modelarstwa dla rozwoju lotnictwa*. Lot Polski, 9, 15 16.
- Batycki, W. (1936). *Krótki zarys obrony przeciwlotniczo-gazowej ludności cywilnej*. LOPP.
- Białas, T. (1983). *Liga Morska i Kolonialna*. Wydawnictwo Morskie.
- Biuletyn Komitetu Stołecznego LOPP (1926). Młody Lotnik, 4, 21 22.
- Biuletyn LOPP (1924). Lot Polski, 11, 17.
- Bołsunowski, F. (1928). *Różne rodzaje sportu lotniczego*. Młody Lotnik, 2, 29 31.

- Chrobak, M. (2014). *Proza o tematyce lotniczej dla młodzieży w dwudziestoleciu międzywojennym. Rekonesans. Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis*, 12, 56–68.
- Cieślakowa, A. (2014). *130 lat prasy lotniczej w Polsce. Polska Technika Lotnicza. Materiały Historyczne*, 6, 8. *Co, gdzie i kiedy (1935)*, Lot i OPLG Polski, 14, 3.
- Dobrzycki, B. (1927). *Czem jest lotnictwo?* Lot Polski, 4, 79.
- Film szybowcowy (1932). *Skrzydłata Polska*, 10–11, 241.
- Gajos, R. (1997). *Ikar i skrzydła Gór Świętokrzyskich*. Klub Seniorów Lotnictwa.
- Glass, A. (2011). *Polskie konstrukcje lotnicze do 1939 r.* Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Gurycka, A. (1989). *Rozwój i kształtowanie zainteresowań*. WSiP.
- Haniszewski E. (1970). *Aeroklub Łódzki im kpt. pil. Fr. Żwirki (1929-1969)*. Wydawnictwo Łódzkie.
- Januszewski, S. (1981). *Rodowód polskich skrzydeł*. Wydawnictwo MON.
- Kochanowski M. (1999). *Historia Aeroklubu Gdańskiego. Kronika 1929-1999*. Wyd. Stella Maris.
- Konieczna-Woźniak, R. (2011). *Uczenie się ludzi dorosłych poprzez ich zainteresowania wolnoczasowe. Edukacja Dorosłych*, 2, 114.
- Konieczny, J.R. (1987). *Organizacja lotnictwa sportowego w Polsce w latach 1919-1939*. W: H. Szydłowski (red.). *Almanach. Polskie lotnictwo sportowe*. KAW.
- Kozak, Z. (2007). *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej 1928-1939*. Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Koźmiński, K. (1938). *Wszystko dla państwa*. Lot i OPLG Polski, 5, 3.
- Krassowska B., Grefkowicz A. (oprac.). (1995). *Bibliografia literatury dla dzieci i młodzieży. Literatura i przekłady*. Biblioteka Publiczna m.st. Warszawy – Biblioteka Główna.
- Krawczyński, R. (2005). *Lotnictwo polskie w latach II Rzeczypospolitej*. *Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia ad Educationem Defensoriam Pertinentia*. 1, 84–99.
- Kronika polska: *Nowości wydawnicze (1929)*. Młody Lotnik, 10, 242.
- Kronika polska: *Popularyzacja samolotu komunikacyjnego (1930)*. *Skrzydłata Polska*, 3, 22.
- Krzowski, P. (1934). *Co myśli wieś o L.O.P.P. (Mój wywiad z chłopami)*. Lot i OPLG Polski, 6, 13.
- Kurzowa, Z. (red.). (2008). *Słownik synonimów polskich*. Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Le Corbusier (1935). *Aircraft*. St Martin Press.
- Litawa, A. (2022). *O specyfice uczenia się podejmowanego w ramach amatorstwa*. *Dyskursy Młodych Andragogów*, 23, 313. <https://doi.org/10.34768/dma.vi23.632>
- Livingstone, D.W. (1999). *Exploring the icebergs of adult learning: Findings of the first Canadian survey of informal learning practices*. *Canadian Journal for the Study of Adult Education*, 13(2), 49–72. <https://doi.org/10.56105/cjsae.v13i2.2000>
- Livingstone, D.W. (2007). *Re-exploring the icebergs of adult learning: Comparative of the findings of the 1998 and 2004 Canadian surveys of formal and informal learning practices*. *Canadian Journal for the Study of Adult Education*, 20(2), 1–24. <https://doi.org/10.56105/cjsae.v20i2.1104>
- Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski (1935)*. Lot i OPLG Polski, 8–9, 13–30.

Lotnictwo na falach eteru (1931). *Lot Polski*, 2, 17.

Lubelski, T. (2015). *Historia kina polskiego 1895–2014*. TAIWPN Universitas.

Łoziński, J., Łozińska, M. (1994). *Sport lotniczy w przedwojennej Polsce*. Tenten.

Magiera, E. (2015). *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Drugiej Rzeczypospolitej jako przykład działalności szkolnych kół stowarzyszeń wyższej użyteczności*. W: E. Gorloff (red.) *Wzrastać w cieniu historii. Dzieci i młodzież w instytucjach edukacyjnych w Polsce (1918–1989)* (s. 143–161). Wydawnictwo Adam Marszałek.

Malewski, M. (2010). *Od nauczania do uczenia się. O paradygmatycznej zmianie w andragogice*. Wydawnictwo Naukowe Dolnośląskiej Szkoły Wyższej.

Malinowski T. (1987). *Aeroklub Śląski (1927–1987)*. Aeroklub Śląski.

Malinowski, T. (1987). *Sport samolotowy*. W: H. Szydłowski (red.). *Almanach. Polskie lotnictwo sportowe*. KAW.

Marciniuk, A. (2015). *Przełamanie dydaktyki lotniczej II Rzeczypospolitej dla współczesnej „Szkoły Orłąt” w latach 1925–1939*. *Pedagogika Szkoły Wyższej*, 18, 55–64.

Marczuk, M. (1986). *Uczenie się dorosłych*. W: K. Wojciechowski (red.). *Encyklopedia oświaty i kultury dorosłych*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich.

Meissner, J. (1936). *Siła moralna pilota sportowego*. *Skrzydłata Polska*, 3–4, 93–96.

Morgała, A. (1997). *Samoloty wojskowe w Polsce: 1924–1939*. Bellona.

Morstin-Popławska, A. (2010). *Jak daleko stąd do rajy? Religia jako pamięć w polskim filmie fabularnym*. TAIWPN Universitas.

Na szerokim świecie (1939). *Kino dla Wszystkich*, 25, 8.

Niewiarowski, R. (1936). *Jeszcze o cechach i charakterze pilota*. *Przegląd Lotniczy*, 12, 625–626.

Osiński, J. (1928). *Na naszym widnokręgu*. *Młody Lotnik*, 1, 2.

Palamer-Kabacińska, E. (2020). *Pedagogika przygody – uczenie się bycia razem, uczenie się wspólnego działania*. *Kultura i Edukacja*, 1, 71.

Paris M. (1995). *From the Wright brothers to Top Gun: Aviation, nationalism, and popular cinema*. Manchester Univ Press.

Pawłowski T. (2011). *Lotnictwo lat 30. XX wieku w Polsce i na świecie. Wybrane zagadnienia*. Oficyna Wydawnicza RYTM.

Pierścieniak, K. (2009). *Nieformalna edukacja dorosłych. Wokół zakresów i znaczeń*. *Rocznik Andragogiczny*, 87, 79–98.

Pierścieniak, K. (2014). *Edukacja i uczenie się – wokół pojęć*. *Rocznik Andragogiczny*, 21, 77–88. <https://doi.org/10.12775/RA.2014.004>

Program nr 32 Miejskiego Kinemat. Oświatowego w Łodzi (1932).

Przed „Tygodniem Lotniczym” (1925). *Młody Lotnik*, 12, 8.

Przybylska, E. (2018). *Uczenie się nieformalne w perspektywie ekonomicznej*. *Edukacja Ustawiczna Dorosłych*, 1, 20–22.

Rzepka, M. (2016). *Wychowanie lotnicze w II Rzeczypospolitej – stan badań i perspektywy badawcze*. *Rozprawy z Dziejów Oświaty*, 53, 95–96.

- Rzepka, M. (2017). *Polski sen o lataniu. Przejawy problematyki lotniczej w nauce i kulturze od XVII w. do 1914 roku. Rekonesans*. W: B.M. Nowak, K. Maciąg (red.). *Wybrane zagadnienia z zakresu filozofii, kultury i literatury* (s. 88–96). Wydawnictwo Naukowe TYGIEL.
- Rzepka, M. (2023). *Wychowanie lotnicze w II Rzeczypospolitej [niepublikowana rozprawa doktorska]*. Uniwersytet Warszawski.
- de Saint-Exupéry, A. (1995). *Ziemia, planeta ludzi* (tłum. A. Ciostek). 86 Press.
- Schugurensky, D. (2000). *The forms of informal learning: Towards a conceptualization of the field*. NALL Working Paper, 3–19.
- Sfard, A. (1998). *On two metaphors of learning and the dangers of choosing just one*. *Educational Researcher*, 27(2), 4–13.
- Skarżyński, S. (1936). *Najbliższe zamierzenia L.O.P.P. w dziedzinie lotnictwa*. *Skrzydłata Polska*, 1, 2.
- Sołtyk, T. (1983). *Polska myśl techniczna w lotnictwie 1919 1939 i 1945 1965. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Sprawozdanie Śląskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP w Katowicach z prac dokonanych w roku 1934, (1935)*. LOPP.
- Stebbins, R.A. (2007). *Self-directed learning as a basis for complex leisure*. *Loisir et Société/Society and Leisure*, 40(3), 377–387.
- Stebłowski, A. (1925). *Rozwijajmy lotnictwo ojczyste!* *Młody Lotnik*, 12, 3–4.
- Sutyła, J. (1982). *Miejsce kształcenia dorosłych w systemie oświatowym II Rzeczypospolitej*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Tryfan, B. (1993). *Wiejska starość w Europie*. PAN.
- Tydzień Lotniczy (1924)*. *Młody Lotnik*, 1, 13.
- W jaki sposób może się przyczynić młodzież do rozwoju naszego lotnictwa?* (1925). *Młody Lotnik*, 12, 5.
- Wiza, A. (2015). *Nieformalne obszary uczenia się dorosłych – edukacyjne konteksty podróżowania*. *Dyskursy Młodych Andragogów*, 16, 48–57.
- Wolnicki, T. (1925a). *Jak należy rozumieć dobrze pojęte modelarstwo*. *Młody Lotnik*, 8, 9.
- Wolnicki, T. (1925b). *Szlakami przyszłości*. *Młody Lotnik*, 6, 2.
- Wydawnictwa Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej we Lwowie (1928). *Ikar*, 1, 18.
- Younga-Mikulska, M. (1938). *Żaglujemy...* *Skrzydłata Polska*, 5a, 13–14.
- Zadania młodzieży na drodze rozwoju polskiego lotnictwa (Na marginesie naszego konkursu)*. (1925). *Młody Lotnik*, 8, 3–4.
- Z naszej biblioteki*. (1926). *Lot Polski*, 11, 24.