

prof. dr hab. inż. Andrzej Glen

Kazimierów, 23.01.2023 r.

Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach

Wydział Nauk Społecznych

Recenzja

osiągnięć naukowych dr Krzysztofa Ogonowskiego i jego aktywności naukowej

1. Podstawowe dane o kandydacie

Pan Krzysztof Ogonowski stopień naukowy doktora w dyscyplinie mechanika, w specjalności technika uzbrojenia uzyskał 29 września 2011 r. w Wydziale Mechatroniki i Budowy Maszyn Politechniki Świętokrzyskiej w Kielcach. Tytuł rozprawy doktorskiej: *Analiza kinematyki i dynamiki systemów naprowadzania bomby lotniczej wykorzystującej sterowaną platformę groskopową*. Z treści załączonej do wniosku dokumentacji Kandydata nie wynika, aby ubiegał się on uprzednio o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

Praca naukowo-zawodowa Kandydata przebiegała następująco:

- 1993-1999 - 11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego Wrocław-Starachowice, kierownik Laboratorium Obiektywnej Kontroli Lotów;
- Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych :
 - 1999-2003 - Katedra Techniki Lotniczej, Zakład Awioniki i Systemów Sterowania, wykładowca;
 - 2004-2009 - Wydział Lotnictwa, Katedra Uzbrojenia, starszy wykładowca;
 - 2010-2012 – Wydział Lotnictwa, Katedra Uzbrojenia, adiunkt;
 - 2012-2015 – Wydział Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki, Katedra Bezpieczeństwa Narodowego, adiunkt;
 - 2015-2016 – Wydział Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki, Instytut Bezpieczeństwa Powietrznego, adiunkt;
 - 2016-2016 – Wydział Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki, Instytut Bezpieczeństwa Powietrznego, zastępca dyrektora;
 - 2016-2018 – Wydział Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki, prodziekan ds. dydaktycznych i studenckich.

- Lotnicza Akademia Wojskowa:

- 2018-2020 – Wydział Bezpieczeństwa Lotniczego, prodziekan;

- 2020-obecnie – Wydział Bezpieczeństwa Lotniczego, dziekan.

2. Informacja o obowiązujących przepisach prawa na dzień wszczęcia ocenianego postępowania habilitacyjnego, w tym obowiązujących kryteriach oceny

Ocenę osiągnięć naukowych i aktywności naukowej Kandydata przeprowadzono kierując się regulacjami zawartymi w:

- Ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz. U. 2018 poz. 1668 z późniejszymi zmianami), Art. 219, 221;

- *Regulaminie przeprowadzania postępowań w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w Federacji Akademii Wojskowych* wprowadzonym uchwałą nr 19/2021 Zgromadzenia Federacji Akademii Wojskowych z dnia 29 grudnia 2021 r. w sprawie: uchwalania regulaminu przeprowadzania postępowań w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w Federacji Akademii Wojskowych.

Ponadto w interpretacji zapisów przywołanej ustawy wspomagano się zapisami poradnika pt. *Postępowania dotyczące nadawania stopnia doktora habilitowanego*, Rada Doskonałości Naukowej, Warszawa 2021 r., dostępnego na stronie <https://www.rdn.gov.pl/dobre-praktyki.poradnik-postepowania-dotyczace-nadawania-stopnia-doktora-habilitowanego.html> (dostęp 05.01.2023 r.). Natomiast za obowiązujące kryteria oceny przyjęto te opisane w Art. 19 ust. 1, pkt 2) *Ustawy Prawo o Szkolnictwie Wyższym i Nauce* i zinterpretowane w punktach 1.2.1. *Przesłanki warunkujące nadanie stopnia doktora habilitowanego* oraz 1.3.2.2. *Recenzje*, wspomnianego poradnika Rady Doskonałości Naukowej.

3. Informacja o ocenianych osiągnięciach naukowych

Kandydat we wniosku o przeprowadzenie postępowania w sprawie nadania stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauki społeczne i dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie, jako osiągnięcie naukowe będące podstawą ubiegania się o nadanie stopnia doktora habilitowanego wskazał monografię naukową pt.: *Ochrona lotnictwa cywilnego przed atakami z użyciem przenośnych przeciwlotniczych zestawów rakietowych*, Wydawnictwo LAW, Dęblin 2022. Monografię tę wskazał w punkcie I. *Informacja o osiągnięciach naukowych albo artystycznych*, o których mowa

w Art. 219 ust. 1. pkt 2 Ustawy, Wykazu osiągnięć naukowych albo artystycznych, stanowiących znaczny wkład w rozwój określonej dyscypliny, Załącznik 4 do wniosku o przeprowadzenie postępowania.

We wspomnianym wykazie osiągnięć naukowych w części II. Informacja o aktywności naukowej albo artystycznej, punkcie 1. Wykaz opublikowanych monografii naukowych, Kandydat zawarł informacje o kolejnych 2 autorskich i 3 współautorskich monografiach naukowych. Jednak tylko jedną z nich, *Szkolenie strzeleckie osób zajmujących się ochroną mienia i osób*, w której Kandydat deklaruje 80% udział, można by, po jej przedłożeniu do oceny, spróbować zmieścić w ramach nauk o bezpieczeństwie. Tytuły pozostałych monografii dotyczą systemów uzbrojenia i bezpieczeństwa technicznego, zatem nie uznaję ich za dorobek mieszczący się w ramach materialnych i formalnych nauk o bezpieczeństwie, ani nawet dziedziny nauk społecznych.

Z kolei w punkcie 2. Wykaz opublikowanych rozdziałów w monografiach naukowych części II. Wykazu osiągnięć ... Kandydat zawarł informacje o 16 rozdziałach, w tym 6 autorskich i 10 współautorskich. Tytuły 13 rozdziałów, w tym 4 autorskich i 9 współautorskich wykazują własności pozwalające zaliczyć je do dorobku nauk o bezpieczeństwie. W jednym z rozdziałów pt. *Mi-14PŁ jako wyspecjalizowany śmigłowiec zwalczania okrętów podwodnych zamieszczonych w: Kierowanie ogniem systemów obrony powietrznej (przeciwlotniczej)*, Wydawnictwo AMW, Gdyna 2014, 70% udział Kandydata uznaję za wiodący.

Natomiast w podpunkcie 4. punktu II. przedmiotowego wykazu Kandydat zamieścił dane bibliograficzne 8 artykułów naukowych, które współtworzył. 2 z nich można uznać za mieszczące się w ramach materialnych i formalnych nauk o bezpieczeństwie. W żadnym z nich nie mogę zidentyfikować wiodącego udziału Kandydata. „Zeszyty naukowe Akademii Marynarki Wojennej” nr 4(195)/2013, w których K. Ogonowski współpublikował artykuł pt. *Use of helicopters in control of maritime search and rescue operation*, według źródła <https://bibliotekanauki.pl/journals/254> (dostęp 05.01.2023) wydawane w modelu Open Access na licencji CC BY-NC-ND 4.0., miały w 2013 r. przyznane przez MNiSW 4 punkty parametryczne.

Wreszcie w podpunkcie 9. punktu II Wykazu osiągnięć... Kandydat wskazał 4 projekty badawcze. 3 z nich, w tym jeden nt. *Systemy zabezpieczające lotnictwo cywilne przed terrorystycznymi atakami przenośnymi zestawami przeciwlotniczymi*, w którym dr K. Ogonowski kierował zadaniem badawczym zaliczam do jego dorobku naukowego. Natomiast projekt pt. *Naukowo-Sportowy Piknik Lotniczy* uznaję za

część dorobku Kandydata popularyzującego naukę.

Ponadto Kandydat wziął aktywny udział w 7 konferencjach krajowych, wygłaszając referaty związane z naukami o bezpieczeństwie, współredagował 7 monografii, organizował 1 i współorganizował 10 konferencji naukowych, jest (był) członkiem rad redakcyjnych i naukowych 3 czasopism naukowych, a w jednym z nich pełni funkcję zastępcy redaktora naczelnego. Pan dr K. Ogonowski według bazy Google Scholar posiada 12 cytowań i Indeks Hirscha 2. Kandydat podaje także w części IV. *Wykazu osiągnięć* ... sumaryczną liczbę punktów MNiE 942.

Reasumując, Kandydat w naukach o bezpieczeństwie, w mojej ocenie, zgromadził dorobek: 1 autorskiej i 1 współautorskiej monografii, 4 autorskie i 9 współautorskich rozdziałów w monografiach, 2 współautorskie artykuły naukowe, 3 udziały w projektach badawczych, w tym jeden w roli kierownika zadania badawczego, 7 referatów w konferencjach krajowych. Pozostałe osiągnięcia Kandydata nie można zaliczyć do zakresu materialnego i formalnego nauk o bezpieczeństwie, ponieważ podejmowana w nich tematyka ma charakter techniczny i nie mieści się w dziedzinie nauk społecznych.

W tej części oceny poważne wątpliwości budzi brak jednoautorskich artykułów naukowych Kandydata oraz podanie do dorobku nauk o bezpieczeństwie znacznej liczby publikacji, w tym szczególnie monografii, de facto, z dziedziny nauk inżynierjno-technicznych.

4. Ocena wskazanego przez kandydata osiągnięcia naukowego

4.1. Ocena metodologiczna

Założenia poznawcze monografii *Ochrona lotnictwa cywilnego przed atakami z użyciem przenośnych przeciwlotniczych zestawów raketowych*, Wydawnictwo LAW, Dęblin 2022 Kandydat zawarł w jej wstępie na s. 9-16. Niestety ich zakres, układ i treść nie można zaliczyć do aparatu naukowego jakim powinny charakteryzować się dzieła pretendujące do rangi podstawy ubiegania się o nadanie stopnia doktora habilitowanego. We wstępie, ale i dalszych częściach pracy nie zdołałem odnaleźć poznawczej sytuacji problemowej. Zatem nie wiem co złożyło się na istotną dla Kandydata przeszkodę w jego działaniu poznawczym, brak też wykazania przez Autora świadomości wiedzy i umiejętności, niezbędnych w pokonaniu tej przeszkody i dostrzeżenia faktu konieczności ich pozyskania. Zamieszczone na s. 13 zdanie *Zdiagnozowany obszar zagrożeń powietrznych, braki rozwiązań kompleksowych*

w przeciwdziałaniu im oraz potrzeba zapewnienia bezpieczeństwa cywilnym statkom powietrznym były przyczynkiem do zajęcia się problematyką i zaprezentowania jej treści w niniejszej publikacji., pomijając brak jego racjonalności pragmatycznej i wynikającą stąd nieprawomocność, w żaden sposób nie uzasadnia, ani podjętych badań, ani formy ich opisu. Autor musiałby odnieść się do stanu badań tytułowej „ochrony” odzwierciedlonego w światowej literaturze przedmiotu badań, czego jednak nie uczynił. W rezultacie nie wiadomo, ani jaki zbiór trudności przewyższał w badaniach, ani co takie, a nie inne badania uzasadnia.

Ten zidentyfikowany w niniejszej recenzji swoisty „grzech pierworodny” badacza zwykle skutkuje, co stało się i tym razem, chaosem poznawczym, nie dającym żadnej szansy na uporządkowane logicznie badania i takież ich opis. Autor za główny cel badań przyjmuje *Określenie sposobu skutecznej ochrony lotnictwa cywilnego przed atakami przenośnymi przeciwlotniczymi zestawami rakietowymi*, z kolei główny problem badawczy ujął w formę pytania *Przy pomocy jakich środków skutecznie ochraniać lotnictwo cywilne przed atakami przenośnymi przeciwlotniczymi zestawami rakietowymi?* Stwierdził także (s. 14), że głównym problemem badawczym jest odpowiedź na to pytanie. Można by pomyśleć, że kandydat nie wie co to problem badawczy i jaką pełni rolę w procesie poznania. Ponadto problem główny sformułowany jest zbyt wąsko i obejmuje niewielki, niezbyt złożony zakres rzeczywistości. Nie można także dostrzec żadnej korelacji pomiędzy problemem głównym a celem badań, nie wiadomo co Autor uznał za przedmiot badań, a co za przedmiot poznania. Postawiona przez niego hipoteza badawcza nie wykazuje związku z problemem głównym (s. 14).

Natomiast opis projektu badań, w tym metod zastosowanych do rozwiązania problemu głównego i testowania hipotezy należy ocenić, najdelikatniej rzecz ujmując, jako dalece niewystarczający. Wreszcie Autor, wprowadzając czytelnika w założenia poznawcze prowadzonych badań nie używa języka naukowego, nie przestrzega reguł semiotyki języka w żadnej z części tego ważnego działu logiki formalnej. Kandydat nie ustala, a zatem i nie stosuje zakresu i treści nazw używanych w opisie badań. Swobodnie i nieprawomocnie zakresowo zamiennie traktuje nazwy: „lotnictwo cywilne”, „komunikacja lotnicza”, „transport lotniczy”, albo „bezpieczeństwo lotnicze”, „ochrona lotnictwa”, albo „akt bezprawnej ingerencji”, „akt terroryzmu” i liczne inne. Na s. 10, na przykład, Autor twierdzi absurdalnie, że akty bezprawnej ingerencji są czynnikami ochrony. Ich katalog uznaje za zdefiniowany i zamknięty. Nie wiem co

znaczy "zdefiniowany katalog", ani kto? i gdzie? zamknął ten katalog. Sądzę także, że Autor nie rozróżnia aktów prawa od teorii prawa, definicji prawnych od tych naukowych, analitycznych, równościowych, klasycznych. W rezultacie myli rzeczywistość prawną z teorią podjętej tematyki, a za źródło prawdy w pojmowaniu badanej rzeczywistości uznaje prawne definicje projektujące o charakterze konstrukcyjnym bądź też regulującym. Definicje prawne są niezwykle istotne w interpretacji i stosowaniu prawa w praktycznych sytuacjach problemowych. Jednak w nauce są jedynie częścią konceptualnej rzeczywistości przedmiotu badań, dostarczającą indukcyjnie informacji o tej rzeczywistości we właściwym sobie, prawnym zakresie właśnie.

Zmuszony jestem zatem ocenić, że Kandydat nie zna i nie rozumie reguł ogólnometodologicznych porządkujących poznanie w naukach społecznych, w tym w naukach o bezpieczeństwie. Za jedyne źródła prawdy metodologicznej Autor uznał: W. Dutkiewicz, *Przewodnik metodyczny dla studentów pedagogiki* oraz Z. Skorny, *Prace magisterskie z psychologii i pedagogiki*. Kandydat nie dostrzegł liczego i lepiej dostosowanego do poziomu habilitacji dorobku metodologicznego naukowców reprezentujących środowisko nauk o bezpieczeństwie: Piotra Sienkiewicza, Mariana Cieślarczyka, Mieczysława Pelca, Tomasza Majewskiego, Tadeusza Jemioły, Bernarda Wiśniewskiego, Andrzej Dawidczyka, licznych innych, w tym autora niniejszej recenzji. Nie sięgnął także do wiedzy metodologicznej z dziedziny nauk społecznych zawartej w pracach chociażby Janusza Sztumskiego, Stefana Nowaka, Jerzego Brzezińskiego, Johna W. Creswella i innych. W mojej ocenie właśnie brak znajomości wystarczająco adekwatnych ilościowo i jakościowo do potrzeb prowadzonych badań źródeł prawdy o metodologii badań przyczynił się do fałszywego, a nie prawdziwego skonstruowania założeń poznawczych opisywanych w recenzowanej pracy. Wady części metodologicznej monografii przełożyły się na jej treści i ich strukturę.

4.2. Ocena merytoryczna

Kandydat opis wyników prowadzonych badań ujął w formę monografii o objętości 251 stron, której strukturę nadają 6 rozdziałów merytorycznych opatrzonych wstępem i podsumowaniem, a uzupełnionych wykazem literatury, spisem fotografii, rysunków i tabel oraz załącznikami. Układ pracy oceniam negatywnie. Tytuły rozdziałów 1 i 5 to nazwy wykraczające bez żadnego uzasadnienia poza zakres nazwy jaką jest tytuł pracy. Ponadto pomiędzy poszczególnymi rozdziałami pracy brak związków logicznych. Najważniejszy 6 rozdział pracy ma najmniejszą objętość i pozbawiony

jest podrozdziałów. Tytuły podrozdziałów nie denotują tytułów rozdziałów 1, 3, 5. Część fotografii i rysunków wykazuje cechy właściwe ilustracjom w książkach popularno-naukowych i mediach relacjonujących bieżące zdarzenia na świecie. Tak oceniam, na przykład rysunki: 4.13, s. 133, 4.21, s. 159 oraz fotografie: 2.5, s. 75, 2.6, s. 76, 2.8, s. 82, 4.16, s. 157, 4.17, s. 164. Wymienione ilustracje są atrakcyjne wizualnie, ale uruchamiają przede wszystkim funkcję czucia ego czytelnika, spełniającą wiodącą rolę w estetyce, ale jedynie poślednią, podświadomą rolę w poznaniu. Zatem wymienione rysunki i fotografie niewiele wnoszą w połączenie umysłu człowieka ze światem zewnętrznym przez główną funkcję poznawczą - myślenie i wspierające to myślenie: percepcję i intuicję.

Wstęp, wprowadzający czytelnika w treści monografii i jej założenia poznawcze oceniałem w punkcie 4.1. niniejszej recenzji. W tej części recenzji mogę tylko dodać, że merytorycznie nie rozumiem zdań z tego wstępu opisujących bezpieczeństwo ruchu lotniczego w części safety typu s.9 [...] *ujmowanego jako umiejętnie ukierunkowany rozwój [...]* wraz z wnioskowaniem *Ma zatem skojarzenia statyczne [...]*. Nie rozumiem jak rozwój – postęp w doskonaleniu się można traktować jako przesłankę skojarzeń statycznych. W kolejnym zdaniu charakteryzującym obszar security przedmiotowego bezpieczeństwa. „inercja i sztywność” kojarzy się Kandydatowi z dynamiką. Przyznaję się do skojarzeń odwrotnych i sądzę, że „rozwój” najdogodniej poznawać przez wzgląd na proces, a „inercja” i „sztywność” to właściwości opisujące stan czegoś statycznego. We wstępie liczba zdań z logicznego punktu widzenia niewłaściwie złożonych i pozbawionych racjonalności pragmatycznej przekracza liczbę zdań poprawnych. Język jest jednym z ważnych wskaźników naukowości, w tym szczególną rolę pełnią takie funkcje języka jak opis i argumentacja. U Kandydata operacyjność wymienionych funkcji języka jaki stosuje nie wystarcza, aby merytorycznie wstęp do monografii ocenić pozytywnie.

1 rozdział monografii *zatytułowany Bezpieczeństwo lotnictwa - instrumentarium pojęciowe* w całości poświęcony jest na tyle odległej od problemu głównego tematyce badań, że oceniam go jako część pracy marginalną, wnoszącą nikły wkład w rozwiązanie tego problemu. Ze struktury rozdziału 1. można wysnuć wniosek, że pojmowanie bezpieczeństwa lotniczego obejmuje: 1.1. *Współczesne zagrożenia lotnictwa cywilnego* oraz 1.2. *Terroryzm lotniczy*. Można by także z tej struktury wywnioskować, iż terroryzm lotniczy nie jest częścią wspomnianych w 1.1. zagrożeń. Oceny merytorycznej przedmiotowego rozdziału nie poprawia analiza „tekstu wiszą-

cego” zamieszczonego po tytule rozdziału, a przed podrozdziałem 1.1. Pierwszy akapit tego tekstu charakteryzuje wadliwa składnia zdań, denotacja i konotacja nazw oraz niewystarczająca racjonalność pragmatyczna. Kandydat w akapicie tym formuluje zdania typu (s. 17) *Ustawicznie zmieniający się charakter zagrożeń odnosi się do nowych i permanentnych wyzwań, z jakimi należy zmierzyć się za pomocą narodowych systemów obronnych, jak również w kontekście działań sojuszniczych*. W mojej ocenie takimi wypowiedziami Autor budzi u czytelnika wątpliwość dotyczącą poprawnego semantycznie pojmowania przez niego nazw: „zagrożenie”, „wyzwanie”, „kontekst”. W dalszej części tekstu na s. 17 i 18 tajemnicą Kandydata pozostają poczynione przez niego, a nie znane mi i nieobecne w logice formalnej: klasyfikacje kontekstowe, podział według kryterium struktury lotnictwa (sic!) na państwowe i cywilne, klasyfikowanie zgodnie z literą polskiego prawa (sic!) itp. Oceniam, że Kandydat ma kłopoty poznawcze z regułami i rodzajami oraz znaczeniem podziałów logicznych nazw w teorii naukowej, w tym wydawania sądu klasyfikującego fakty. Tymczasem sądy klasyfikujące fakty to jeden z najistotniejszych składników każdej teorii naukowej.

Niestety podobnie się ma stosunek Kandydata do tworzenia definicji, które przecież są podstawowym narzędziem budowania pojęcia o czymkolwiek co jest przedmiotem poznania. Autor sądzi (wyeksponowane na s. 19 jako definicja, zdanie z prawa lotniczego opisujące zakres lotnictwa cywilnego), że można uznawać za prawomocne w nauce definicje w którym definiendum powtarza się w definiens, a zatem tworzy bezpośrednio błędne koło logiczne typu idem per idem. *„Lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa [...]”* Następnie powiększa zakłopotanie czytelnika twierdząc w kolejnym zdaniu, że ta definicja to podział. Tymczasem z zacytowanego zdania nie wynika, aby pełniło ono rolę definicji, a raczej wskazuje na zakres, denotację nazwy „lotnictwo cywilne”.

Poza błędami syntaktyczno-semantycznymi Autor popełnia i te związane z racjonalnością pragmatyczną głoszonych prawd, które oceniam nie jako episteme, ale jako doxa, ponieważ żadnych argumentów do swych racji Autor nie podaje. W rezultacie twierdzi na s. 19, że istota bezpieczeństwa najczęściej jest kojarzona z brakiem zagrożeń zewnętrznych dla ludzi i obiektów. Zatem rozumie „bezpieczeństwo” jako abstrakt i pojmuje w supozycji słownikowej, w której rzeczywiście znaczy tyle co poczucie braku zagrożeń, sine cura, stan bez pieczy. Niestety takie pojmowanie bezpieczeństwa w naukach o bezpieczeństwie jest możliwe jedynie w odniesieniu

do „bezpieczeństwa” jako abstraktu, bez podmiotu lub przedmiotu referencyjnego. Jeśli taki podmiot lub przedmiot dodamy, a Autor pisze o ludziach i obiektach, to już nie mamy prawa nie uznawać, że niepewności, wyzwania, zagrożenia i ryzyko tych zagrożeń są podstawowym kontekstem bezpieczeństwa podmiotu, zasadniczym elementem środowiska, otoczenia, od którego bezpieczeństwo podmiotu ontologicznie zależy, a który epistemologicznie decyduje o jego racjonalności pragmatycznej. Wszelkie koncepcje bezpieczeństwa podmiotów bez wspomnianego kontekstu stają się po prostu utopią.

W dalszej części rozdziału 1. Kandydat wykazuje brak poszanowania dorobku innych autorów, a przynajmniej postępuje tak w stosunku do mojej osoby. Na s. 19 przytacza zawarte w A. Glen, *Podstawy poznawcze bezpieczeństwa powietrznego państwa*, Warszawa 2013, pojmowanie systemu bezpieczeństwa powietrznego państwa. Czyni tak bez podania numeru strony, a cytata pochodzi ze s. 82 przywołanej monografii oraz ocenia takie właśnie rozumienie przedmiotowego bezpieczeństwa jako „interesujące”. Cytowane przez Autora pojmowanie systemu bezpieczeństwa powietrznego państwa nie wnosi nic do poznania przedmiotu badań Kandydata, nawet nie stanowi dla niego wzoru jakiegoś wykorzystywanego w badaniach modelu poznania. Zatem nie wiadomo po co? w jego pracy taki właśnie cytat, czemu ma służyć? Z kolei na s. 21 wkłada w moje usta zdanie, jakoby na s. 31 cytowanej monografii A. Glen, *Podstawy ...* twierdził, że *terroryzm lotniczy to element terroryzmu międzynarodowego, w przypadku którego [...] nie podpisuję się imieniem i nazwiskiem pod tym cytatem*. W rzeczywistości na s. 31 mojej książki zawarty jest opis scenariuszy reagowania na zagrożenia powietrzne realizowane z użyciem i bez użycia siły. Nie napisałem tam nic o terroryzmie lotniczym. Natomiast na s. 74 cytowanej książki piszę, wcześniej głęboko takie rozumienie przedmiotowego terroryzmu uzasadniając, że: [...] *za terroryzm lotniczy można uznać tę część terroryzmu, w której podmiotem lub przedmiotem ataku są organizacje, aparatura, ludzie prowadzący działalność lotniczą albo z niej korzystający*. Podobną definicję Kandydat znajdzie na s. 12 w kolejnej mojej książce – *Terroryzm lotniczy. Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, AON, Warszawa 2014. W zarysowanej sytuacji zmuszony jestem stwierdzić brak poszanowania mojego dorobku w tworzeniu teorii bezpieczeństwa powietrznego państwa i reagowania państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym. Nota bene w ostatniej z wymienionych książek Kandydat znalazłby podsumowanie wyników 3-letnich badań, realizowanych w latach 2009-2012 przez zespół badaczy

AON nt. *System reagowania państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczy*, a finansowanym przez NCBIIR.

W kolejnym podrozdziale 1.1. *Współczesne zagrożenia lotnictwa cywilnego* Autor pisze o wszystkim, ale nie o zagrożeniach atakami tytułowymi przenośnymi przeciwlotniczymi zestawami rakietowymi (PPZR). Podziału zagrożeń zaprezentowanym na rysunku 1.2., s. 25 nie rozumiem, a na s. 25, 26 nie znalazłem ich opisu. W mojej ocenie w poznaniu funkcji (procesu) ochrony lotnictwa cywilnego przed atakami PPZR przydałby się podział zagrożeń lotnictwa cywilnego, w którym obok narzędzi innego rodzaju, ale tej samej rangi znalazłyby się PPZR właśnie. Na s.26 Autor rozpoczyna po nieuprawnionym, nienumerowanym podtytule nazwanym *NIEANTROPOGENICZNE ZAGROŻENIA LOTNICTWA*, opis niebezpiecznych zjawisk pogody, w mojej ocenie niezwiązanych z przedmiotem badań. Ponadto nazwa „nieantropogeniczne zagrożenia lotnictwa” nie wynika z podziału zagrożeń na rys. 1.2. s. 25. Z kolei, jak fakt, że w historii lotnictwa odnotowano setki tysięcy kolizji ze zwierzętami, wpływa na ochronę lotnictwa cywilnego przed atakami PPZR nie wiem i nie rozumiem, podobnie jak w wypadku gradu, oblodzenia, itp. zjawisk. Podobny dysonans poznawczy zidentyfikowałem na s. 32 – 43. Po kolejnym nienumerowanym podtytule: *MILITARNE ZAGROŻENIA POWIETRZNE* następuje opis: samolotów i śmigłowców bojowych, taktycznych rakiet balistycznych, manewrujących rakiet skrzydlatych, a nawet rakiet, pocisków artyleryjskich i moździerzowych. Wspomniane opisy, nie połączone w żaden logiczny sposób z tematem badań nic do nich ani twórczego, ani kształcącego nie wnoszą, ponieważ dotyczą zakresu rzeczywistości innego niż badany.

Kolejny podrozdział 1.2. kandydat poświęcił zagadnieniom terroryzmu lotniczego. Nie wiem co treści tego podrozdziału wnoszą do rozwiązania problemu *Przy pomocy jakich środków skutecznie chronić lotnictwo cywilne przed atakami przenośnymi przeciwlotniczymi zestawami rakietowymi* ? Być może Autor ukrył entymematycznie w pytaniu, że chodzi mu o ataki wykonywane w ramach zjawiska terroryzmu lotniczego. Jednak w treściach monografii żadnych tego typu związków znaczeniowych nie odnalazłem. Sądzę, że podrozdział ten zawiera opis terroryzmu lotniczego, nie uwzględniający wiedzy znanej mi z literatury przedmiotu badań. Brak odwołań do dzieła pod red. Paula Wilkinsona i Briana Jenkinsa, *Aviation terrorism and security*, London 1999, uznawanego w środowisku badaczy przedmiotowych zagadnień za swoisty przewodnik po terroryzmie lotniczym. Nie dostrzegłem także pozycji Kathleen

M. Sweet, Pricea, Forresta i licznych innych. Natomiast pozytywnie oceniam proponowany przez Autora sposób rozumienia terroryzmu lotniczego, który zawarł na s. 51, chociaż jego uzasadnienie słowami: *Analizując wiele definicji zjawiska terroryzmu oraz terroryzmu lotniczego, można w nich znaleźć szereg elementów wspólnych [...]* pozbawionymi argumentacji uznaję za nie wystarczające. Dalszą część podrozdziału 1.2. Autor poświęcił próbie rozróżnienia terroryzmu lotniczego od powietrznego. Z tezami Kandydata w tej części pracy należy się nawet zgodzić, ale brak w nich odniesień, wniosków użytecznych dla badanej przedmiotowej „ochrony”. Nie rozumiem także decyzji Autora, aby ostatnią częścią podrozdziału 1.2. poświęcić zagadnieniom kierunków rozwoju „terroryzmu”, a nie zgodnie z tytułem rozdziału „terroryzmu lotniczego”.

Zamieszczone na s. 58-59 wnioski nie odnoszą się do instrumentarium pojęciowego bezpieczeństwa lotnictwa. Tytułowe PPZR we wnioskach wymienione są obok powietrznych uprowadzeń i zamachu z użyciem urządzenia wybuchowego. Zatem nie mogę ich ocenić pozytywnie, ponieważ nie korelują ani z tematyką rozdziału, ani tematyką pracy.

Rozdział 2 monografii Kandydat poświęcił zagadnieniu charakterystyki wybranych PPZR. Jednak, aby tytuł rozdziału obejmował swym zakresem semantycznym jego treści musiałby brzmieć: Charakterystyka wybranych przenośnych przeciwlotniczych zestawów raketowych i wypadków ich użycia. Bez takiego zabiegu podrozdział 2.4. *Użycie MANPADS – studium przypadku*, wykracza poza zakres tytułu rozdziału (s. 61). Jednak poza tą usterką, treści rozdziału drugiego wpisują się w przedmiot badań opisanych w monografii. Nie kwestionuję doboru poszczególnych typów PPZR do opisu i zgadzam się z twierdzeniem Autora, że to właśnie te typy PPZR *[...] najczęściej trafiają w ręce terrorystów*. Moje poważne wątpliwości budzi natomiast potraktowanie wylistowanych zdarzeń terrorystycznych z użyciem PPZR, jak studium przypadków (s. 75-83). Studium przypadków to metoda jakościowa, wymagająca zaangażowania licznych innych metod w celu uzyskania pogłębionej wiedzy o przedmiocie badań i lepszego zrozumienia zachodzącego procesu. Zastosowania innych metod, na przykład wywiadu eksperckiego, do uzyskania takiej wiedzy w treściach podrozdziału 2.4. nie dostrzegłem. Ponadto stwierdzenie kończące ten podrozdział *Przytoczone powyżej, bardzo liczne przypadki prób zestrzeleń samolotów pasażerskich w sposób jednoznaczny dowodzą [...]*, s. 83, pozwalają na sformułowanie sylogizmu prostego typu *modus ponendo ponens*: jeśli dowodzenie to odmiana wniosko-

wania dedukcyjnego, w którym z uznanych przesłanek, logicznie, według schematu inferencyjnego (najczęściej implikacji) wynika prawdziwość zdania o nieznannej wcześniej wartości logicznej i Kandydat sądzi, że „bardzo liczne przypadki dowodzą”, to nie rozumie wnioskowania dedukcyjnego. Tymczasem we wstępie na s. 14 deklarował wykorzystywanie w badaniach dedukcji.

Wnioski kończące rozdział 2., a zawarte na s. 83-84 oceniam, jako niezwiązane z tematyką rozdziału i nieuzasadnione jego treściami opinie Autora. Za nieuprawnioną traktuję też ocenę na s. 83, że [...] *przygotowanie służb ochrony nie jest wystarczające ze względu na fakt, że w zdecydowanej większości przypadków nie znają problematyki związanej z zagrożeniami generowanymi przez MANPADS, ponieważ są to typowe systemy broni wykorzystywane przez siły zbrojne*. Przesłanek do takiej oceny nie odnalazłem w treściach rozdziału 2. Związek inferencyjny między *ponieważ są to typowe systemy broni wykorzystywane przez siły zbrojne a nie znają problematyki związanej z zagrożeniami generowanymi przez MANPADS* oceniam za co najmniej wątpliwy. Wielokrotnie w roli eksperta, także z udziałem ekspertów z Izraela brałem udział w szkoleniach personelu służb ochrony lotniska, straży granicznej, policji, poświęconych tematyce zagrożeń statków powietrznych startujących i lądujących na lotnisku. W mojej ocenie służby ochrony portu lotniczego znakomicie rozumiały tematykę zagrożeń ze strony PPZR. Rozumienie to obejmowało takie szczegóły jak: brak możliwości tworzenia zagrożeń ze strony PPZR naprowadzanych w paśmie podczerwieni i ultrafioletu w kierunku słońca w kącie stożkowym 25-30 stopni, znaczenie stanu pozostałej części tła nieba dla skuteczności PPZR, niemożność celowania zestawem PPZR z dachu budynku poniżej jego poziomu, konieczność uzyskiwania 20 stopniowego przewyższenia pozycji startu pocisku w porównaniu do pozycji celowania, brak możliwości odpalenia pocisku w wypadkach, kiedy z tyłu strzelca znajdują się przeszkody w odległości mniejszej niż 25 m i liczne inne.

Szczegóły tego typu wiedzy dotyczące konkretnego portu lotniczego są w części niejawne, ale dostępne dla badacza posiadającego dopuszczenie do informacji niejawnych w każdym międzynarodowym porcie lotniczym w Polsce. Natomiast wystarczająca na potrzeby tematyki pracy mogłaby się okazać jawna wiedza o zagrożeniach statków powietrznych przez PPZR zaczerpnięta na przykład z archiwum ośrodka informacji naukowej Akademii Sztuki Wojennej, gdzie znajduje się pełna dokumentacja systemu symulacyjnego operacyjno-taktycznych działań powietrznych *Gambler* (użytkowanego w Lotniczej Akademii Wojskowej -LAW) i wspomnianego już

grantu NCBiR nt. *Organizacja systemu reagowania państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*. Ponadto w SZ RP w służbie i już poza nią istnieją osoby, z których każda odpaliła po kilkadziesiąt różnych typów przeciwlotniczych pocisków rakietowych bliskiego zasięgu, a na trenażerach nawet pociski typu Stinger i wywiad z nimi właśnie dostarczyłby Kandydatowi naprawdę unikalnej wiedzy o zagrożeniach statków powietrznych, które tworzą PPZR. Osoby takie pomogłyby Kandydatowi uzyskać realnie klasę metody „studium przypadków” wylistowanych w podrozdziale 2.4. zdarzeń terrorystycznych.

Zaprezentowana argumentacja nie pozwala mi ocenić pozytywnie 2 rozdziału monografii, którego treści są nawet po części interesujące, ale nieuprawomocnione naukowo i w znacznym zakresie zaprezentowane beletrystycznym, nienaukowym językiem.

Rozdział 3 Kandydat zatytułował *Sposoby przeciwdziałania zagrożeniom z użyciem MANPADS*. Tak nazwany rozdział charakteryzuje klasyczna amfibolia, ponieważ frazę „z użyciem MANPADS” rozumieć można zarówno jako predykat „zagrożeń” jak i „sposobów przeciwdziałania”. Poza tym, można jednak oczekiwać, że treści tak zatytułowanego rozdziału dotyczyć będą „sposobu”, zatem doboru i układu czynności składowych w „przeciwdziałaniach”, zatem świadomych, celowych, nie pod przymusem zachowaniach podmiotów spełniających funkcję przedmiotowej ochrony. Zachowaniach uporządkowanych przez trzy człony każdej działalności praktycznej i naukowej: cel, warunki i środki.

Jednak, w strukturze i treściach rozdziału 3. można odnaleźć niewiele treści związanych z jego tytułem. Tekst „wiszący” między tytułem rozdziału 3 i podrozdziałem 3.1. Kandydat poświęcił opisowi wypadków dostarczania PPZR w rejon konfliktów zbrojnych przez Stany Zjednoczone Ameryki i Związek Radziecki. Nie napisał tam ani jednego zdania związanego tytułem rozdziału. Dalsze treści rozdziału Kandydat próbował uporządkować następującymi tytułami 3.1. *Przeciwdziałanie zagrożeniom spowodowanym zastosowaniem PPZR* i 3.2. *Niwelowanie zagrożeń ze strony MANPADS*. Oba przytoczone tytuły podrozdziałów obejmują swym zakresem większy zakres rzeczywistości niż tytuł rozdziału. W rezultacie tytuły podrozdziałów zamiast wypełniać zakresowo, denotować tytuł rozdziału poszerzają stopniowo jego zakres od sposobów przeciwdziałania przez przeciwdziałanie do najszerszej zakresowo nazwy niwelowanie.

Zastrzeżenia budzą też treści podrozdziałów 3.1. i 3.2. W podrozdziale 3.1. na

s. 88 znajdujemy kolejny opis zagrożeń lotnictwa cywilnego przez PPZR. Od .s. 89 do s. 94. następuje nieuporządkowany żadną strukturą poznawczą opis różnorodnych przedsięwzięć przeciwdziałania przedmiotowym zagrożeniom PPZR przeplatanych ponowną charakterystyką tych zagrożeń (s. 92, 93) . Przedsięwzięcia te mają charakter organizacyjny – niszczenie PPZR przez USA, instytucjonalny – Biuro ds. Usuwania i Zwalczania Broni oraz Biuro Redukcji Zagrożeń Bronią Konwencjonalną i jego przeznaczenie (s. 89), ustalenia szczytu G-8 (s. 91) oraz prawny – Układ Wassenaar, rezolucja ONZ. Zatem o treściach jakiś przeciwdziałań zagrożeniom PPZR jest w tym podrozdziale mowa, jednak brak jakiegokolwiek modelu poznania porządkującego opis, nie pozwala treści tych pozytywnie ocenić. Podrozdział 3.2. Kandydat rozpoczyna ogólną charakterystyką atrakcyjności lotnictwa cywilnego jako przedmiotu ataku terrorystów. Następnie w części powiela treści z podrozdziału 3.1., ponownie pisząc o niszczeniu PPZR przez USA (s. 95). Po tych czynnościach wstępnych przystępuje do charakterystyki inicjatyw NATO w walce z terroryzmem podejmowanych na szczytach w Pradze, Stambule, Lizbonie. Treści te nie korespondują z tytułem podrozdziału. Na s. 97 powraca do kwestii zagrożeń lotnictwa przez PPZR, aby na s. 98-100 zawrzeć opis poziomów ochrony przed MANPADS rys. 3.1., s. 98 zaproponowany przez RAND Corporation.

Tylko fragment rozdziału 3. zawarty na s. 98-99 oceniam pozytywnie, jednak jest to opis zaczerpnięty z RAND Corporation, zatem odtwórczy. Za ocenę wniosków kończących rozdział poświęcony sposobom przeciwdziałania zagrożeniom z użyciem MANPADS może posłużyć zdanie wnioski te rozpoczynające: *Założeniem tego rozdziału było wskazanie zagrożeń związanych z użyciem PPZR oraz ocena przygotowania służb ochrony lotnisk od tego zdarzenia.* (sic!). Zatem ani struktura rozdziału 3., ani jego treści nie pozwalają rozdziału tegoż pozytywnie ocenić, a wręcz ocenę taka uniemożliwiają.

Rozdział 4 monografii Autor zatytułował *Techniczne środki ochrony cywilnych statków powietrznych.* Zatem ponownie ustawia zakres treści rozdziału daleko poza tym zakreślonym problemem ogólnym: *Przy pomocy jakich środków skutecznie ochraniać lotnictwo cywilne przed atakami przenośnymi przeciwlotniczymi zestawami raketowymi?* Treści rozdziału 4. porządkuje sześcioma podrozdziałami i tekstem wiążącym między tytułem rozdziału a tytułem podrozdziału 4.1. Tekst ten, swoiste wprowadzenie do zasadniczych treści rozdziału, na s. 103 – 112 zawiera zarówno treści związane z tytułem rozdziału i podejmowaną w monografii tematyką jaki te

marginalne nie dotyczące prowadzonych badań, bądź wykraczające poza zakres tytułu rozdziału. Pierwszy akapit wprowadzenia (s.103) jest niezrozumiały, napisany językiem masmediów z neologizmami typu „nacjonalistyczne skupiska ludzkie”, którym Autor przeciwstawia te „wielonarodowe”. Naprawdę nie wiem co to jest nacjonalistyczne skupisko ludzkie. Na s. 104 Autor wymienia, nie wiem dlaczego, zasady zmniejszenia zagrożeńami atakami terrorystycznymi z użyciem MANPADS. Na s. 105 pisze zdania, z których wynika, że metody to środki zaradcze takie jak lasery pokładowe. Tymczasem metoda to zupełnie coś innego niż środek. Z kolei na s. 107 –110 opisuje jak funkcjonuje stacja radiolokacyjna, a PPZR nie korzystają z aktywnej radiolokacji. Część treści wprowadzenia dotyczy rzeczywiście technologicznej ochrony statków powietrznych przed PPZR, ale jest zbyt chaotyczna, nie zawiera żadnego pomysłu na dalsze porządkowanie treści rozdziału. Pozostałe podrozdziały zawierają opisy techniczne, urządzeń, systemów, sposobów redukcji wrażliwości statków powietrznych na zagrożenia powodowane przez aktywne i pasywne środki przeciwlotnicze, w tym też PPZR. Wszystkie wybrane do scharakteryzowania w rozdziale 2. PPZR to systemy pasywne, naprowadzane w pasmach podczerwieni lub ultrafioletu. Natomiast duża część tekstu rozdziału 4. nie wykazuje powiązania z tematyką badań, ponieważ dotyczy środków ochrony lotnictwa przed zagrożeniami innymi niż PPZR. Natomiast wnioski w całości dotyczą już tematyki badań i oceniam je, pomimo dość chaotycznej ich prezentacji, pozytywnie.

Rozdział 5 monografii Kandydat poświęcił diagnozie aktualnego stanu ochrony lotnictwa – stan regulacji prawnych. Tytuł rozdziału, jest w mojej ocenie wadliwy ponieważ „diagnoza” i „stan”: to nazwy o zupełnie różnych desygnatach, a zakres tytułu znów wykracza poza ten wyznaczony tytułem pracy i problemem głównym. Układ treści rozdziału wyznaczają 3 podrozdziały: *Systemy bezpieczeństwa lotniczego*, *Standardy bezpieczeństwa*, *Zabezpieczenie i monitorowanie transferów MANPADS*, a kończą wnioski. Po tytule rozdziału następuje wprowadzenie do jego treści (s. 169-176). Niestety, po przeanalizowaniu treści rozdziału 3. oceniam, że Kandydat w badaniach i ich opisie nie zastosował żadnej teorii diagnozy. Autor realizując diagnozę musiałby wykonać klasyfikację albo typologię fragmentu badanej rzeczywistości, a następnie przyporządkować tytułową „ochronę” do określonej klasy albo typu. Następnie powinien rozpoznać stan przedmiotowej ochrony w ujęciu genetycznym, znaczenia, fazy, a na tej podstawie prognozować empirycznie możliwe fakty w przyszłości badanej rzeczywistości. Każde z wymienionych ujęć wymaga stosowania odręb-

nej metody, a wszystkie pięć metod składają się na metodę rozwiniętej diagnozy.

Zatem, pozostaje mi jeszcze raz powtórzyć ocenę, że bez stosowania modeli poznania właściwych zarówno metodologii ogólnej, a w wypadku diagnozy - metodologii szczegółowej, uporządkowane poznanie przedmiotu badań nie jest możliwe. Brak struktury poznania skutkuje wadliwą strukturą opisu. W zamian spójnego logicznie uporządkowanego tekstu otrzymujemy chaotyczny opis, który zidentyfikowałem w 5. rozdziale tak jak i we wszystkich poprzednich. We wprowadzeniu do rozdziału (ponownie „tekst wiszący”) Autor wypowiada zdaniami różne opinie, w większości pozbawione argumentacji typu: (s. 169) *Poprzez połączenie sił można skutecznie przeciwdziałać atakom terrorystycznym w lotnictwie.*, albo *Walka z zagrożeniami terrorystycznymi w lotnictwie cywilnym polega na odpowiedniej ochronie, a co się z tym wiąże – odpowiednim zapobieganiu.* Z tak wadliwie złożonych zdań nie wiadomo na przykład jakich? „sił”, w drugim z zacytowanych zdań walka ma polegać na ochronie nie wiadomo kogo?, czego? i odpowiednim zapobieganiu nie wiadomo czemu?. Nie wiadomo też co znaczy „odpowiednie zapobieganie”. Z kolei na s. 170 Kandydat powtarza pierwszy akapit ze s. 103 zamieniając jedynie słowa „W obecnych czasach” na słowo „Dziś”. W dalszej części wprowadzenia Autor próbuje opisać akty prawne poziomu globalnego, regionalnego i krajowego. Działanie to nie mogę uznać za udane, ponieważ zawiera zbyt dużo kolokwialnych opinii Kandydata, a manierę przepisywania treści rozporządzeń do monografii s. 173, 175 uznaję za naganą nawet w pracach dużo niższego poziomu promocyjnego. Ponadto ponownie identyfikuję poważną wadę w procesie poznania uprawianym przez Kandydata, polegającą na potraktowaniu prawnych definicji projektujących, w tym konstrukcyjnych i regulujących za wyprowadzone logicznie, uzasadnione definicje naukowe. Uzyskanie tych ostatnich przez przytoczenie zapisów prawa, pozbawionych komentarza, nawet bez analizy indukcyjnej i jej wyników (wnioskowania indukcyjnego) nie jest niestety możliwe.

W podrozdziale 5.1. Autor coś pisze o filozofii, teorii i praktyce kultury bezpieczeństwa, a prawie nic o tytułowych systemach bezpieczeństwa lotniczego. Podrozdział kończy zdaniem: *Inny będzie zatem obszar szczegółowych zagadnień do realizacji w ramach systemu związanego z bezpieczeństwem lotnictwa (ang. safety), a inny związany z jego ochroną (ang, security).* Tak sformułowanej tezy w żaden sposób nie uzasadnia wcześniejszymi treściami. Nie wiem dlaczego? utożsamia, traktując równoważnie i równoznacznie „security” z „ochroną”. Jeśli ten fragment tek-

stu opisuje wynik diagnozy aktualnego stanu regulacji prawnych ochrony lotnictwa cywilnego, to chętnie dowiedziałbym się kogo? czego? ta diagnoza dotyczyła i jak?, jaką metodą ją prowadzono?

W podrozdziale 5.2. w drugim akapicie dowiadujemy się z kolei, że model powstawania wypadków lotniczych to dysponowanie przez każde ogniwo transportu powietrznego systemem zarządzania bezpieczeństwem, o których Autor pisze w poprzednim akapicie. Dalsze wyjaśnianie błędów Kandydata w tym podrozdziale uważam za niepotrzebne, ponieważ w treściach nie odnalazłem niczego co dotyczy standardów bezpieczeństwa. Nie można w pracy tej rangi nadawać dowolne tytuły podrozdziałom i umieszczać tam treści według uznania Autora. Ostatni z podrozdziałów rozdziału 5. poświęcony został, jak rozumiem, diagnozie aktualnego stanu prawnego ochrony lotnictwa cywilnego w kontekście zabezpieczenia i monitorowania transferów MANPADS. Także i w tym podrozdziale nie odnalazłem żadnych oznak stosowania, jakiejś metody diagnozy, czy też choćby modelu, struktury poznania. W zamian w podrozdziale 5.3. znalazła się szersza charakterystyka porozumienia z Wassenaar, wcześniej w pracy nazywanego „układem”, zakończona wymienieniem aktów prawa regulujących w Polsce kwestie krajowego systemu kontroli transportu i zacytowaniem wypowiedzi trzech respondentów wywiadu przeprowadzonego na potrzeby badań. Wypowiedzi te nie są opatrzone żadnym komentarzem. Ponadto eksperci odpowiadali na pytanie o stan regulacji prawnych w kwestii bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, a nie zabezpieczenia i monitorowania transferów MANPADS, a związek pomiędzy wymienionymi elementami jest na tyle odległy, że uzyskane tą drogą wnioski nie mogą i nie korespondują z faktami, zatem są zbyt dalekie od prawdy. Ponadto za naganny uznaję fakt umieszczania w monografii całych wypowiedzi respondentów-ekspertów. Z wywiadu Kandydat powinien opracować raport naukowy i tam przedstawić wypowiedzi ekspertów na potrzeby uzyskania dodatkowych argumentów w prowadzonych badaniach. Kandydat przerzuca na czytelnika konieczność analizy i oceny wypowiedzi ekspertów, której to czynności poznawczej sam zaniechał. W zarysowanej sytuacji, za zbyt optymistyczne uznaję wnioski Autora, które zawarł na s. 191 w ostatnim akapicie. W mojej ocenie Kandydat, ani nie określił kompleksowych zdolności systemu w przeciwdziałaniu atakom z wykorzystaniem PPZR, ani tym bardziej nie wskazał kierunków rozwoju systemu ochrony lotnictwa oraz sposobów niwelowania braków i niedociągnięć w nim występujących.

Uogólniając, zbyt duża liczba błędów językowych, metodologicznych, ale i me-

rytorycznych zmusza do negatywnej oceny rozdziału 5. monografii.

Rozdział 6. monografii, kluczowy dla prezentacji wyników badań Autor zatytułował *Proponowana koncepcja ochrony lotnictwa cywilnego przed atakami MANPADS*. Treści tego rozdziału zaprezentował na s. 193 – 213 i nie uporządkował ich żadną strukturą podrozdziałów. Dopiero na s. 212 zawarł na rysunku 6.3. model proponowanej koncepcji. Model ten poprzedził cytatami z odpowiedzi ekspertów na pytanie numer 5 w kwestionariuszu wywiadu: *Czy postrzega Pan/Pani – patrząc oczywiście przez pryzmat ochrony lotnictwa cywilnego przed użyciem PPZR - ochronę portu lotniczego jako ochronę systemową (tj. wyszkolenie ludzi, służb i stosowanie nowoczesnych systemów zabezpieczających dla całego portu lotniczego) czy techniczną (czyli jako ochronę tylko i wyłącznie samego statku powietrznego)? Jakiego rodzaju rozwiązania zaproponowałby/aby Pan/Pani do zastosowania w rodzimych portach lotniczych? Proszę o krótkie uzasadnienie*. Tak zadane pytanie wprowadziło w kłopot jednego z ekspertów, które odpowiedzi na nie odmówił. Pytanie to zostało wadliwie skonstruowane. Jego analiza logiczna prowadzi nieuchronnie do uzyskania nieracjonalnej pragmatycznie osnowy tego pytania. Nie odważyłbym się przypisać wartościowania prawdą do zdania, w którym za ochronę systemową uznaje się *wyszkolenie ludzi, służb i stosowanie nowoczesnych systemów zabezpieczających dla całego portu lotniczego*, a za ochronę techniczną *ochronę tylko i wyłącznie samego statku powietrznego*. Takie zdanie założeniowe do zadanego pytania uznaję za jawnie fałszywe, zatem pytanie za niewłaściwie postawione. Z kolei we wspomnianym modelu ochrony lotnictwa cywilnego przed atakami z użyciem MANPADS w świetle badań własnych, jak napisał Kandydat, odnalazłem jedynie bardzo odległe, pośrednie konotacje do rozwiązań proponowanych na rysunku 6.3. Proponowane rozwiązania ochrony lotnictwa przed atakami z użyciem PPZR Autor podzielił na techniczne, organizacyjne, prawno-proceduralne i społeczne. Nie wyjaśnił jednak ani celu tegoż podziału, ani kryterium według którego podział ten przebiegał, ani nie wyjaśnił też dlaczego taki podział uważa za kompletny i rozłączny. Ze wspomnianą rozłącznością Kandydat sobie nie poradził na wystarczającym poziomie. Na rysunku można dostrzec rozwiązania organizacyjne w technicznych, prawno-proceduralnych i społecznych. W rozdziale 6. W ramkach na czarnym tle Autor białą czcionką zapisał, jak rozumiem najważniejsze tezy proponowanej koncepcji. Jednak w mojej opinii są to niezbyt starannie sformułowane jego opinie na tyle ogólne, że niewiele do przedmiotowej koncepcji wnoszą. Ponadto ponownie zmuszony jestem negatywnie ocenić

wklejanie odpowiedzi respondentów-ekspertów bezpośrednio w treści pracy, zamiast skorzystania z treści opracowanych w raporcie z przeprowadzonych wywiadów.

Reasumując popełnione przez Kandydata błędy w badaniach i ich opisie uniemożliwiają pozytywną ocenę 6. rozdziału monografii.

Podsumowanie sprawiło Kandydatowi duży kłopot pisarski i redakcyjny. W mojej ocenie, trudno podsumować wyniki tak chaotycznie prowadzonych badań i ich równie nieuporządkowanego opisu. W rezultacie podsumowanie przypomina zakończenie beletrystycznej książki, a nie monografii naukowej. Autor powtarza w nim wybrane tezy z monografii ubarwiając tekst na s. 218 opisem podejrzanego zachowania obywatela Omanu na lotnisku w Krakowie. Nie odnosi się do uzyskanych i opisanych wyników badań, wnoszących znaczny wkład w rozwój nauk o bezpieczeństwie. W zamian na s. 221 wkleja, chyba reklamę Centralnego Portu Komunikacyjnego i krótko ten mający powstać w przyszłości port charakteryzuje. Nie znajduję uzasadnienia dla takiej czynności redakcyjnej. Na s. 222 Kandydat unaocznia ponownie brak związku między głównym celem a głównym problemem badawczym, pogrubiając czcionką Bold te dwa elementy pracy. Następnie stwierdza, że zaproponowana koncepcja systemu zabezpieczającego zarówno statki powietrzne, jak i porty lotnicze wyczerpuje odpowiedź na pytanie-problem główny badań. Nie podzielam optymizmu autora w tej ocenie, która nie znajduje żadnego uzasadnienia w treściach pracy.

Uogólniając, dzieło, które Kandydat wskazał jako podstawę postępowania habilitacyjnego zmuszony jestem ocenić negatywnie. Posiada ono wprawdzie pewne walory dydaktyczne i popularyzujące podjętą w nim tematykę, ale na pewno nie wnosi znaczącego wkładu w rozwój nauk o bezpieczeństwie. Pan dr Krzysztof Ogonowski popełnił zbyt dużą liczbę błędów zarówno w procesie prowadzonych badań jak i ich opisie, aby uzyskać pozytywną ocenę przedłożonego do recenzji dzieła. Do tych decydujących o negatywnej ocenie zaliczam brak wystarczającej wiedzy i umiejętności stosowania reguł ogólnometodologicznych porządkujących poznanie, w tym szczególnie: zasad tworzenia poznawczej sytuacji problemowej i jej opisu, nieznaną reguł wnioskowania dedukcyjnego i indukcyjnego, reguł logiki pytań, zasad podziałów logicznych, nieznaną metod diagnozy i prognozy.

5. Informacja o spełnieniu przez kandydata kryterium dotyczącego wykazania się istotną aktywnością naukową lub artystyczną;

Do istotnej aktywności naukowej Kandydata zaliczyć można 1 członkostwo

w zespole badawczym i 1 kierowanie takim zespołem w statutowych pracach badawczych realizowanych w WSOP, a następnie w LAW w Dęblinie. Ponadto Kandydat recenzował 4 artykuły naukowe i jedną monografię oraz uczestniczył w radach naukowych i redakcyjnych 4 czasopism, w tym pełnił funkcję zastępcy redaktora naczelnego czasopisma „Aviation & Security Issues”, ISSN: 2720-197X, Wydawnictwo LAW, Dęblin. Natomiast zbyt skąpe informacje (jedynie data i nazwa „staż naukowy”) na temat 3 krótkotrwałych pobytów Kandydata w dwóch uczelniach w Budapeszcie i Kaliszu nie pozwala zaliczyć tych przedsięwzięć do odbytych stażów naukowych. Moją ocenę w tej kwestii utwierdzają dodatkowe informacje zawarte na s. 21, 22 autoreferatu. Z informacji tych wynika dydaktyczno-organizacyjny charakter pobytów w Budapeszcie i Kaliszu. Można jednak, biorąc pod uwagę aktywność w organizacji i uczestnictwie w konferencjach naukowych, uznać, że Kandydat wykazuje się istotną działalnością naukową w więcej niż jednej uczelni.

6. Ocena dodatkowo przedłożonych do oceny osiągnięć Kandydata

Kandydat poza monografią pt. *Ochrona ...*, wyd. cyt. przedłożył do oceny w formacie PDF jako osiągnięcia spełniające wymaganie wniesienia znacznego wkładu w rozwój nauk o bezpieczeństwie rozdział pt. *Koncepcja systemu zabezpieczającego lotnictwo cywilne przed użyciem MANPADS w: Technika i bezpieczeństwo w lotnictwie* (red. nauk. A. Radomyski, P. Mendrek), Dęblin 2022 oraz opracowany wspólnie z D. Bogusz materiał pt. *Conception of Protecting Civil Aircrafts from Man-Portable Air-Defence System* opublikowany w: materiałach konferencji nt. *Transport Means 2018*, Kaunas 2018.

Pierwsze z wymienionych dzieł pozbawione jest aparatu naukowego, ponadto zawiera podobne treści pracy jak w recenzowanej już monografii. Wszystkie zdjęcia i rysunki występujące w ocenianym rozdziale znajdują się także w monografii *Ochrona ...*, wyd. cyt. Na przykład rysunek 1. z rozdziału i teść po nim następujące na s. 178, 179 odnaleźć można w przedmiotowej monografii na s. 195 i 196. Podobnie sprawa się ma z pozostałymi rysunkami i treściami rozdziału. Zatem jeśli negatywnie oceniłem te treści i część rysunków i fotografii w recenzowanej już monografii, to nie mogę w uprawniony sposób zmienić mojej oceny w stosunku do ocenianego rozdziału. Podobnie ma się sprawa z materiałem pt. *Conception of Protecting Civil Aircrafts from Man-Portable Air-Defence*. Brak w nim aparatu naukowego, a treści i rysunki znajdują się w monografii *Ochrona ...*, wyd. cyt. Podobnie jak w monografii w przed-

łożonym do oceny materiału część treści nie dotyczy systemów PPZR, a aktywnej radiolokacji. Na przykład taki charakter mają opisywane na stronach 1129 do 1131 warning device, które wraz z ilustracjami i zależnościami matematycznymi znajdują się na s. 107 -110 monografii *Ochrona ...*, wyd. cyt.. Zatem i tego dzieła nie mogę ocenić jako wnoszącego znaczący wkład w rozwój nauk o bezpieczeństwie.

Uogólniając, przedłożone dodatkowo do oceny osiągnięcia Kandydata nie zmieniły negatywnej oceny jego wkładu w rozwój nauk o bezpieczeństwie.

7. Informacja o osiągnięciach dydaktycznych, organizacyjnych i popularyzujących naukę kandydata do stopnia doktora habilitowanego.

Kandydat w swoim autoreferacie zawarł informacje o licznych osiągnięciach dydaktycznych. Z informacji tych wynika, że dr K. Ogonowski prowadził zajęcia z zakresu jak podaje „bezpieczeństwa i obronności” w 11 przedmiotach, współtworzył kilka wniosków o utworzenie nowych kierunków studiów i specjalności, program studiów licencjackich na kierunku bezpieczeństwo narodowe, dwukrotnie pełnił rolę promotora pomocniczego. Kandydat w okresie swojej pracy dydaktycznej wypromował 8 inżynierów, 20 licencjatów i 6 magistrów w tematyce uzbrojenia i bezpieczeństwa lotniczego.

Pan dr K. Ogonowski posiada liczne osiągnięcia organizacyjne i popularyzujące naukę. Jest członkiem Polskiego Towarzystwa Geopolitycznego. Pełnił funkcje koordynatora i przewodniczącego komitetów w przedsięwzięciach podejmowanych przez Lotniczą Akademię Wojskową z krajowymi podmiotami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie lotnictwa cywilnego w Polsce, a związanych z tematyką kształcenia w zakresie bezpieczeństwa, przede wszystkim w obszarze lotnictwa. Należy także uznać Kandydata za współtwórcę Federacji Akademii Wojskowych.

Ponadto popularyzował on naukę w roli eksperta, na przykład w konkursie o nagrodę Ministra Obrony Narodowej za realizację projektu Bezzałogowego Systemu Powietrznego, Bezzałogowego Systemu Lądowego lub Bezzałogowego Systemu Morskiego do zastosowań związanych z obronnością i bezpieczeństwem państwa, a także w roli przewodniczącego zespołu inicjującego - Projekt „Naukowo-Sportowy Piknik Lotniczy” w ramach programu „Społeczna odpowiedzialność nauki” Ministra Edukacji i Nauki. Kandydat angażował się także w liczne inicjatywy związane z programem Erasmus +.

8. Wniosek końcowy

Stwierdzam, że Kandydat wykazuje się istotną aktywnością w naukach o bezpieczeństwie realizowaną w więcej niż jednej uczelni. Natomiast recenzowana monografia wskazana przez Pana dr. Krzysztofa Ogonowskiego jako osiągnięcie naukowe do postępowania habilitacyjnego nie wnosi znacznego wkładu w rozwój nauk o bezpieczeństwie, zatem nie spełnia wymagań określonych w Art. 219, ust.1., pkt. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz. U. 2018 poz. 1668 z późniejszymi zmianami). Wkładu takiego nie wnoszą także przedłożone dodatkowo do oceny: rozdział pt. *Koncepcja systemu zabezpieczającego lotnictwo cywilne przed użyciem MANPADS w: Technika i bezpieczeństwo w lotnictwie* (red. nauk. A. Radomyski, P. Mendrek), Dęblin 2022, ani opracowany wspólnie z D. Bogusz materiał pt. *Conception of Protecting Civil Aircrafts from Man-Portable Air-Defence System* opublikowany w: materiałach konferencji nt. *Transport Means 2018*, Kaunas 2018.

Zatem wyrażam negatywną opinię w sprawie nadania dr Krzysztofowi Ogonowskiemu stopnia doktora habilitowanego.

