



**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP**

**KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ**

ASG WP wewn. 3904/85

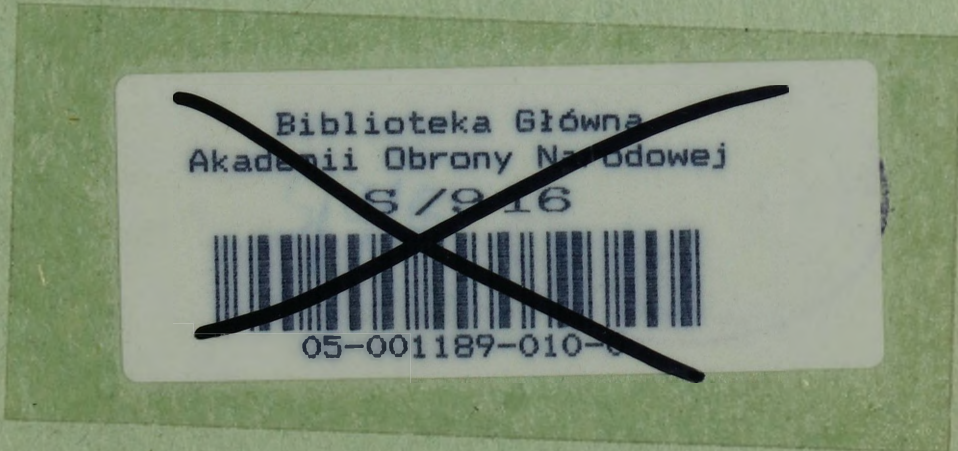
~~Do użytku wewnętrznego~~

Egz. nr **10**

Kmdr nawig. dr Jerzy JAWORSKI

**WYBRANE PROBLEMY ROZWOJU  
POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO  
w latach 1918-1939**

**Materiały**



WARSZAWA

WARSZAWA  
CZERWIEC  
1985  
**60367**



# AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG WP wewn. 3904/85

~~Do użytku wewnętrznego~~

Egz. nr 10

Kmdr nawig. dr Jerzy JAWORSKI

## WYBRANE PROBLEMY ROZWOJU POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO w latach 1918–1939

Materialy

~~Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej~~

~~6/916~~



~~05-001189-010-0~~

WARSZAWA

CZERWIEC

1985

60367

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

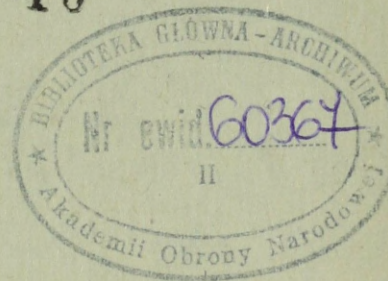
KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG WP wewn.3904/85

~~Do użytku wewnętrznego~~

Egz. nr ... 10

kmdr nawig. dr Jerzy JAWORSKI



WYBRANE PROBLEMY ROZWOJU POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO W LATACH 1918 - 1939

Materiały



WARSZAWA

CZERWIEC

1985 r.

10

## SPIS TREŚCI

	Str.
WSTĘP .....	4
I. UWARUNKOWANIA I EFEKTY ROZWOJU LOTNICTWA WOJSKOWEGO	
W POLSCE W LATACH 1918-1939 .....	5
1. Początki polekiego lotnictwa wojskowego .....	5
2. Właściwości rozwoju w latach 1921-1926 .....	6
3. Lotnictwo po przewrocie majowym w latach 1926-1935 .....	11
4. Próby modernizacji lotnictwa w latach 1936-1939 .....	18
II. KIERUNKI I UWARUNKOWANIA ZMIAN ORGANIZACYJNO-ETATOWYCH.....	23
1. Organizacja naczelných władz lotniczych .....	23
2. Organizacja oddziałów liniowych .....	33
III. SZKOLENIE I DOSKONALENIE KADR LOTNICZYCH .....	43
1. Organizacja szkolnictwa .....	43
2. Doskonalenie personelu latającego i dowódczego w pułkach .....	46
3. Ogólna charakterystyka personelu lotniczego .....	47

## W S T Ę P

Treścią opracowania są problemy rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego w latach 1918-1939.

Zaprezentowane materiały zaczerpnięte zostały w całości z pracy zbiorowej pt. "Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939". Wyd. MON 1978 r. Przedstawiono je w formie wyselekcjonowanych i dostosowanych do potrzeb procesu dydaktycznego wykładów.

Materiały te nie wyczerpują całości problemów rozwoju i przygotowań polskiego lotnictwa do wojny obronnej we wrześniu 1939 roku. Stanowią jedynie uzupełnienie istniejących opracowań katedralnych dotyczących tego tematu.

Przewidziane jako pomoc w przygotowaniu się do zajęć seminaryjnych, dla słuchaczy w grupach o specjalnościach lotniczych powinny poszerzyć wiedzę z tego zakresu i pomóc w przygotowaniu się do zajęć.

## I. UWARUNKOWANIA I EFEKTY ROZWOJU LOTNICTWA WOJSKOWEGO W POLSCE W LATACH 1918-1939

### 1. Początki polskiego lotnictwa wojskowego

Cechą charakterystyczną tworzenia polskiego lotnictwa było to, że organizowano je od podstaw w warunkach kształtowania się państwa.

Stale wzrastające potrzeby z reguły wyprzedzały możliwości organizacyjne i szkoleniowe lotnictwa. Nie pozwalało to na jakiegokolwiek planowe poczynania. Dowództwa, szkoły, jednostki bojowe, bazy i zaopatrzenie, a także wytwórczość sprzętu lotniczego należało organizować od podstaw opierając się na tym, co pozostawili zaborcy.

W dziedzinie dowództw sprawa przedstawiała się szczególnie niekorzystnie. Wśród personelu lotniczego, napływającego z armii austriackiej i rosyjskiej, było zaledwie paru oficerów wyższych stopni i to nie zawsze posiadających umiejętności dowodzenia w polu i na wyższych stanowiskach.

Jeśli chodzi o personel latający, to Polska dysponowała w zasadzie tylko luźną kadrą lotniczą z byłych armii zaborczych. W początkowym okresie napłynęła ona głównie z armii austriackiej, przeważnie z eskadr frontowych. Nieco później przybyła do kraju dość liczna grupa lotników z armii rosyjskiej i z rozproszonych formacji na wschodzie. Okazało się jednak, że piloci tej grupy muszą przejść dodatkowe przeszkolenie.

Personel techniczny lotnictwa rekrutował się również z armii zaborczych. I tu wystąpiły trudności, gdyż mechanicy musieli dogłębnie poznać liczny i bardzo niejednorodny sprzęt, z którym poprzednio nie mieli do czynienia.

Organizacja szkolnictwa napotykała trudności w postaci braku sprzętu, instruktorów, a także i czasu na właściwe wyszkolenie personelu lotniczego.

Podstawą wyposażenia były samoloty zdobyczne, później sprzęt zakupowany w Austrii, Niemczech, we Włoszech, Francji i Anglii oraz sprzęt lotnictwa armii gen. Hallera we Francji.

Po zaborcach na terenie byłego Królestwa Polskiego i Małopolski pozostało ogółem ponad 200 samolotów, ale tylko 12 samolotów z tej liczby nadawało się do natychmiastowego użytku. Jak różnorodny był ten sprzęt, świadczy fakt, iż składał się on ogółem z 48 typów samolotów i 14 typów silników. Brak było uzbrojenia oraz sprzętu pomocniczego, jak aparaty fotograficzne, radiostacje itp.

Zakupy za granicą były początkowo bezplanowe, zwłaszcza w Austrii, dokąd nawet poszczególne jednostki wysyłały swoich oficerów w celu

nabycia sprzętu. Później dokonywane były centralnie i bardziej planowo.

W Polsce po wyzwoleniu nie było warunków do podjęcia własnej produkcji sprzętu lotniczego. Zaborcy nie pozostawili na naszych terenach żadnych wytwórni, nie licząc kilku warsztatów naprawczych. Nie istniał także przemysł maszynowy, silnikowy czy samochodowy, który mógłby stanowić odskocznnię dla przemysłu lotniczego.

Po pierwszych niezbyt udanych próbach powoływania naczelnych władz lotniczych, 9 marca 1919 r. następuje ich reorganizacja. Utworzono wówczas:

- Inspektorat Wojsk Lotniczych, podległy ministrowi spraw wojskowych /przez II wiceministra/;
- Szefostwo Lotnictwa Polowego przy Naczelnym Dowództwie WP;
- Sekcję Żeglugi Napowietrznej, podległą ministrowi spraw wojskowych /przez I wiceministra/.

Dopiero 20 lutego 1920 r. sprawa dowodzenia lotnictwem doczekała się oficjalnego ustalenia. Minister spraw wojskowych przemianował Inspektorat Wojsk Lotniczych na Departament III Żeglugi Powietrznej MSWojsk. Nieco później podporządkowano departamentowi także Sekcję Żeglugi Napowietrznej Departamentu Technicznego MSWojsk. oraz utworzone jeszcze 10 lutego Dowództwo Szkół Lotniczych, któremu podlegały wszystkie szkoły.

9 sierpnia 1920 r. Departamentowi podporządkowano także szefa Lotnictwa Polowego, pozostawiając mu jedynie samodzielne kierowanie sprawami operacyjnymi, które oczywiście leżały w kompetencji Naczelnego Dowództwa.

Funkcja szefa Lotnictwa Polowego nie była nigdy wyraźnie sprecyzowana, tym bardziej że w pewne sprawy coraz częściej ingerował Inspektor Wojsk Lotniczych, a później Departament III. Sprawowanie tej funkcji zależało w dużej mierze od indywidualności szefa, zmienianego bardzo często. Kolejno byli powoływani na to stanowisko: kpt. pil. Julian Słoniewski, płk pil. Adam Zalecki, mjr pil. Sergiusz Abzółtowski, ppłk pil. Aleksander Serednicki i rtm. pil. Stanisław Jasiński.

## 2. Właściwości rozwoju w latach 1921-1926

Były to lata nieustabilizowane pod każdym względem. Zmiany układu partii politycznych w sejmie powodowały częste zmiany rządu. Rzutowało to oczywiście na stosunki w wojsku. Od 1920 do 15 maja 1926 r. zmiana na stanowisku ministra spraw wojskowych nastąpiła osiem razy. W siłach zbrojnych, w tym i w lotnictwie, dopiero kształtowały się: organizacja,

administracja, planowanie rozwoju, kierunki szkolenia, stosunki personalne. Kadra zawodowa wojska pochodziła z trzech armii zaborców, z Legionów, a częściowo także z armii polskiej we Francji. Nie to było najgorsze, że ludzie ci rozmawiali różnym językiem, zwłaszcza fachowo-technicznym, gdyż wprowadzane regulaminy polskie dość szybko wyrugowały obce określenia. Także przytaczane przez niektórych autorów antagonyzmy wśród oficerów z różnych zaborów nie miały większego znaczenia. Najgorszy jednak był nierówny poziom wykształcenia, wychowania, inteligencji, morale i etyki. Na tym tle zdarzały się przykre scysje, powodujące nawet wystąpienia z wojska bardziej ambitnych jednostek.

Szefowie Departamentu Lotnictwa w okresie 1921-1926 zmieniali się czterokrotnie.

Gen. Gustaw Macewicz w ciągu dwuletniego okresu kierowania lotnictwem od listopada 1920 r. do końca 1922 r. nie projektował rozbudowy lotnictwa, gdyż nie było ku temu warunków. Okres ten w całości był poświęcony podniesieniu stanu szkolnictwa i letniejących eskadr tak pod względem personelu, jak i sprzętu. Uzupełnianie personelu oparte było przede wszystkim na ochotniczym napływie kadry zawodowej z innych rodzajów broni i szybkim jej przeszkoleniu. Jeśli chodzi o sprzęt, to musiało się zadowolić zakupami samolotów używanych pod koniec I wojny światowej. Własna produkcja ruszała bardzo powoli, a pierwsze jej wyniki były wysoce niezadowolające. Gen. Macewicz w końcu 1922 r. musiał ustąpić z zajmowanego stanowiska wskutek zaawansowanej choroby płucnej.

Z inicjatywy ówczesnego ministra spraw wojskowych gen. Sosnkowskiego rząd polski zwrócił się do rządu francuskiego z prośbą o wypożyczenie fachowca z dziedziny lotnictwa, który mógłby stanąć na czele lotnictwa polskiego. Przyczyn takiego kroku trzeba upatrywać w braku w owym czasie w Polsce oficera lotnictwa wyższego stopniem, który ogarniałby wszystkie dziedziny lotnictwa, zwłaszcza sprawy techniczne i przemysłu lotniczego. Nie można wykluczyć także wpływu Wojskowej Misji Francuskiej w Polsce i chęci przeniesienia na grunt polski doświadczeń lotnictwa francuskiego. Od 1 stycznia 1923 r. szefem Departamentu Lotnictwa został generał francuski Armand Lévêque. Był on przede wszystkim doskonałym organizatorem i fachowcem, który wniósł do lotnictwa polskiego ład i usystematyzował wiele jego dziedzin. Już w dwa miesiące po objęciu stanowiska szefa departamentu przedstawił wszechstronnie opracowany raport, który zawierał zarówno ocenę ówczesnego stanu lotnictwa, jak i plan dalszego jego rozwoju.

Przewidywał on rozbudowę w Polsce następujących rodzajów lotnictwa: myśliwskiego, liniowego /obserwacja i rozpoznanie, bombardowanie

dienne i działania myśliwskie nocne/, niszczycielskiego /bombowego/ nocnego.

Uwzględniając potrzeby wojsk lądowych, składających się na wypadek wojny z pięciu armii, proponował on, żeby każda armia była wyposażona w dywizjon lotnictwa liniowego /4 eskadry po 10 samolotów/ oraz w dywizjon myśliwski /2 eskadry po 15 samolotów/.

Rezerwę miało stanowić 6 dywizjonów, w tym 3 liniowe /12 eskadr/ i 3 myśliwskie /6 eskadr/. Oprócz tego lotnictwo powinno posiadać 2 eskadry bombowe ciężkie /12 samolotów/.

W sumie plan przewidywał wystawienia 50 eskadr, w tym 32 liniowe, 16 myśliwskich i 2 bombowe ciężkie.

Plan rozbudowy i przejścia do nowej organizacji lotnictwa zamierzano wykonać w ciągu czterech lat, czyli od 1923 do 1926 r. włącznie. W organizacji pokojowej owe 50 eskadr miały utworzyć sześć pułków lotniczych. W związku z tym zaplanowano budowę nowych lotnisk w Lidzie i Lwowie, rozbudowę lotniska w Toruniu oraz wobec ciasnoty na lotnisku mokotowskim w Warszawie - budowę nowego dużego lotniska na Okęciu. Szkolnictwo lotnicze miało być znacznie rozszerzone i skoncentrowane w Dęblinie i Tarnowie lub w Dębicy.

Chociaż plan ten nie był zatwierdzony ani przez Sztab Generalny, ani przez ministra spraw wojskowych, to jednak dalsze poczynania gen. Lévêque'a były całkowicie z nim zgodne. Przede wszystkim wykorzystując swoje wpływy we Francji, przyczynił się on do otrzymania przez Polskę pożyczki francuskiej na rozbudowę wojska.

Pożyczka ostatecznie została przyznana Polsce w wysokości 400 milionów fr. fr. i miała być zrealizowana w czterech ratach. Na lotnictwo przeznaczono 100 mln. fr.fr.

Z pierwszej raty pożyczki zaciągniętej w 1923 r. gen. Lévêque zakupił samoloty dla lotnictwa liniowego, licencje na nie i odpowiednią liczbę silników. Z następnych rat projektował zakup samolotów myśliwskich, bombowych i szkolnych. Trzy istniejące w Polsce wytwórnie rozpoczęły produkcję samolotów według licencji francuskiej, co miało zapewnić sprzęt dla lotnictwa liniowego na 5-6 lat.

Dalsza realizacja zamierzeń gen. Lévêque'a została przerwana wskutek nagłego jego usunięcia z zajmowanego stanowiska.

1 lipca 1924 r., po zmianie gabinetu w Polsce, minister spraw wojskowych gen. Władysław Sikorski powołał na stanowisko szefa Departamentu Lotniczego płk. Włodzimierza Zagórskiego, mianując go równocześnie generałem. W dotychczasowej swej służbie w wojsku gen. Zagórski nie miał nic wspólnego z lotnictwem. Gen. Zagórski trafił na

niezwykle korzystną sytuację, gdyż gen. Sikorski doceniał zagadnienia rozbudowy lotnictwa, czemu dał wyraz w memoriale o stanie Armii Polskiej z lutego 1926 r.

Oto fragment wypowiedzi generała: "Obecnie w lotnictwie naszym istnieje silny prąd naprzód. Należy go za wszelką cenę utrzymać, należy mu otworzyć możliwości, oddając do dyspozycji odpowiednie środki. W lotnictwie bowiem zasada przewęgetowania ciężkich czasów nie może mieć miejsca, bo nie ma już dziś wątpliwości, że silne i zdrowym duchem owiane lotnictwo jest w możności zastąpić skutecznie znaczne siły wojska, czego dowodem były manewry lotnicze we Włoszech i Rosji, a także nasze manewry wołyńskie. Nie wolno dziś redukować ilości eskadr, nie wolno wstrzymywać rozwoju tej broni - przeciwnie, należy broni tę, nawet kosztem innych, rozbudowywać dalej w szybkim tempie, mając wciąż na względzie, że Polska z jej otwartymi granicami i położeniem śródlądowym jedynie na bardzo silnym lotnictwie może oprzeć niezależność polityczną i mocarstwowe znaczenie".

Memoriał ten nie mógł dać rezultatów, gdyż już w połowie maja gen. Sikorski i jego zwolennicy zostali odsunięci od władzy. Niewątpliwie jednak jest wyrazem zapatrywań gen. Sikorskiego na lotnictwo od początku objęcia przez niego stanowiska ministra spraw wojskowych. Na pewno w tym duchu dawał wytyczne gen. Zagórskiemu i popierał jego zamierzenia.

Mając dla swoich poczynań tak silne poparcie ministra spraw wojskowych i dysponując następnymi ratami pożyczki francuskiej, których nie zdążył zrealizować gen. Lévêque, nowy szef departamentu rozpoczął swą działalność z wielkim rozmachem, nie we wszystkim opierając się na zamierzeniach swego poprzednika.

Zaprojektował szeroko zakrojony plan rozbudowy lotnictwa.

Z treści tego planu oraz z załączonych wykresów i tabel wynika, że gen. Zagórski przewidywał osiągnięcie przez lotnictwo następujących ilości eskadr:

- dywizyjnych: 66 eskadr rozpoznawczych;
- armijnych: 36 eskadr rozpoznawczych, 36 eskadr myśliwskich 1-miejscowych i 18 eskadr myśliwskich 2-miejscowych;
- rezerwa Naczelnego Wodza: 8 eskadr rozpoznawczych, 10 myśliwskich 1-miejscowych, 10 myśliwskich 2-miejscowych oraz 16 eskadr bombowych /10 nocnych i 6 dziennych/.

Razem 200 eskadr, w tym 110 rozpoznawczych, 46 myśliwskich 1-miejscowych, 28 myśliwskich 2-miejscowych i 16 bombowych.

Organizacyjnie w czasie pokoju eskadry te miały być ujęte w pułki /jednolite/, a te z kolei - w brygady /mieszane/.

Rozbudowa lotnictwa zaplanowana została na 12 lat /1926-1937 włącznie/. Osiągnięcie takiego stanu eskadr wymagało uzupełnienia personelu latającego do liczby 2780 pilotów, 1066 obserwatorów i 670 strzelców samolotowych. Plan nie zawierał przewidywań, czy brygady i pułki pozostaną w organizacji lotnictwa na wypadek wojny i jaka będzie ich rola. Nie wspominał także o związkach dywizjonowych.

Projekt rozbudowy lotnictwa zawierał natomiast szczegółowe wyliczenie kosztów we wszystkich dziedzinach lotnictwa. Sumaryczne budżety roczne potrzebne na rozbudowę lotnictwa wahały się od 174 do 238 mln. zł, a ogólna suma budżetów na lotnictwo za te 12 lat wynosiła 2409 mln. zł.

W tym samym czasie inspektor Departamentu Lotnictwa płk pil. Serebnicki w piśmie skierowanym do Oddziału III Biura Ścisłej Rady Wojennej sprecyzował "odpowiedź na zapytanie dotyczące lotnictwa" również w formie planu jego rozbudowy.

Plan ten przewidywał wystawienie eskadr do wyposażenia dywizji pułków artylerii ciężkiej, grup operacyjnych i armii oraz dużą rezerwę Naczelnego Wodza. Razem 130 eskadr. Do tego potrzeba było: 2414 pilotów, 1206 obserwatorów i 864 strzelców samolotowych.

Oba plany należy ocenić jako nadmiernie rozbudowane, przewidywały na przykład wyposażenie każdej dywizji w 10-samolotową pełnowartościową eskadrę rozpoznawczą lub obserwacyjną, co na owe czasy było znacznym przerostem potrzeb. Ponadto oba plany były zupełnie nierealne pod względem niezbędnych na ten cel kosztów przy uwzględnieniu stanu ekonomicznego państwa.

Gen. Zagórski włożył wiele starań, aby przyspieszyć tok rozbudowy lotnictwa i uzyskać na ten cel środki finansowe. Sam osobiście szybko nauczył się pilotażu, a nawet na czele eskadry nowo zakupionych samolotów przeleciał z Paryża do Warszawy. Swoją energią pobudzał do działania mniej zdecydowanych. Przy tych zaletach w poczynaniach gen. Zagórskiego odczuwało się jednak brak systematyczności i fachowości oraz nieogarnianie całości spraw lotniczych.

Niewątpliwie największym błędem były zbyt pochopne i nie oparte na kalkulacjach decyzje, bez zasięgnięcia opinii doradców, komisji itp. Ta strona najjaskrawiej uwydatniła się przy zakupie sprzętu we Francji oraz w niezharmonizowaniu spraw organizacyjnych.

Zakup sprzętu, poczyniony w nadmiarze, nie był skoordynowany z rozmiarami szkolenia personelu lotniczego w najbliższych latach,

z rozbudową lotnisk i wystawianiem nowych jednostek ani też z potrzebami już istniejących. Zakup samolotów liniowych był całkowicie zbyt tani, bo sprawę tę załatwił już jego poprzednik, gen. Lévêque. Samoloty myśliwskie Spad 61 zakupione w nadmiarze /co najmniej 100% za dużo/ miały wady konstrukcyjne. Dwusilnikowe, ciężkie bombowce Farman "Goliath" były przestarzałe i bezużyteczne. Ponadto nie było w Polsce ani jednego hangaru, w którym taki samolot mógłby się zmieścić. Można się tylko dziwić, że żaden z oficerów towarzyszących przy zakupie nie zwrócił na to uwagi i nie spowodował rewizji zamierzeń generała.

Ogółem przez gen. Lévêque'a i gen. Zagórskiego zakupiono 682 samoloty, podczas gdy etatowa liczba samolotów w istniejących eskadrach w 1926 r. wraz z zapasem bieżącym sprowadzała się do 236 samolotów, a do wystawienia nowych jednostek nie było warunków. Rezultat był taki, że olbrzymia ilość zakupionego sprzętu w stanie rozmontowanym spoczęła w hangarach na lotniskach w Toruniu, Bydgoszczy i Grudziądzu, gdyż tylko tam było miejsce. Eskadry liniowe użytkowały ten sprzęt, wraz z samolotami produkowanymi według licencji, przez dziesięć lat. W rezultacie Polska miała nowoczesne samoloty tylko w latach 1924-1927, natomiast przez następne siedem lat eksploatowała już sprzęt przestarzały w porównaniu z innymi państwami.

Gen. Zagórski został zwolniony ze stanowiska szefa Departamentu Lotnictwa przez ministra spraw wojskowych gen. Żeligowskiego 18 marca 1926 r.

Trudno przewidzieć, jak rozwinęłyby się sprawa dalszej rozbudowy lotnictwa, gdyby nie nastąpiła zmiana kierownictwa politycznego w maju 1926 r. Należy jednak przypuszczać, że entuzjazm gen. Sikorskiego dla lotnictwa wyrobiłby mu poczesne miejsce w siłach zbrojnych Polski i stworzył korzystniejsze warunki do jego rozwoju.

### 3. Lotnictwo po przewrocie majowym w latach 1926-1935

Po przewrocie majowym w 1926 r. dokonano również przesunięć personalnych na wszystkich niemal ważniejszych stanowiskach w wojsku. Zmiany te wywarły poważny wpływ na koncepcje rozwoju sił zbrojnych, a w tym i lotnictwa.

Od połowy maja 1926 r. szefem Departamentu Lotnictwa został pułkownik Sztabu Generalnego inż. Ludomił Rayski, który pełnił tę funkcję zastępczo od 19 marca tegoż roku /z wyjątkiem okresu 2-14 maja, kiedy to minister spraw wojskowych gen. Malczewski mianował szefem departamentu ponownie gen. Zagórskiego/.

Gen. Rayski był nieprzeciętnym pilotem. Już w 1922 r. na międzynarodowych zawodach w Zurychu i w locie okrężnym nad Alpami na starym samolocie Bréguet XIV zajął czwarte miejsce. W 1925 r. na samolocie Bréguet XIX dokonał rajdu na trasie: Paryż - Madryt - Casablanca - Tunis - Ateny - Konstantynopol - Warszawa. Przez cały okres służby w lotnictwie do 1939 r. latał dużo na wielu typach maszyn. Jeszcze w okresie II wojny światowej, będąc w służbie angielskiej, transportował liczne samoloty bojowe z Takoradi do Kairu, przecinając Afrykę wszerz i wzdłuż. Miał wówczas 50 lat.

Jego staż liniowy, doświadczenie jako pilota oraz półtoraroczne pełnienie funkcji zastępcy szefa Departamentu Lotnictwa, a także wiedza techniczna predestynowały go do objęcia w 1926 r. wyższego stanowiska w lotnictwie. Nie bez znaczenia zapewne było także jego "otarcie się" o Legiony w 1914 r.

Osobiste cechy charakteru gen. Rayskiego stwarzały bardzo arbitralny sposób rządzenia. Nie lubił ludzi, którzy mieli na pewne sprawy inne niż on poglądy. Odpowiadali mu raczej ludzie ugodowi i nimi się przede wszystkim otaczał. W stosunkach z podwładnymi wykazywał jednak wiele dyplomacji, nie "naskakiwał" nigdy w sposób brutalny, nie stawiał zarzutów w bezpośredniej rozmowie, lecz po prostu nie słuchał tych rad, które mu nie odpowiadały i zostawał przy swoim zdaniu. Wierzył tylko w to, co sam postanowił.

Wpływ gen. Rayskiego rozciągał się także na lotnictwo cywilne i organizacje paramilitarne, a więc na Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, Lotnicze Przynależenie Wojskowe, Aeroklub RP, LOPP, a w pierwszym okresie także na linie lotnicze "Lot". Wszystkie te organizacje zaczynały od przydzielenia im z lotnictwa wojskowego instruktorów, pilotów, sekretarzy generalnych itp., a nawet dyrektorów czy kierowników. Z biegiem czasu instytucje te coraz bardziej się usamodzielniały /LOPP, Aeroklub RP, "Lot"/, ale rekrutacja lotników wojskowych do tych instytucji dalej trwała. Potrzebni bowiem byli instruktorzy-piloci szkół cywilnych prowadzonych przez LOPP i Lotnicze Przynależenie Wojskowe, instruktorzy szybownictwa, spadochroniarstwa, organizatorzy aeroklubów regionalnych, piloci komunikacyjni itp.

Gen. Rayski mało angażował się w sprawy operacyjne lotnictwa. Swoje poglądy na temat użycia lotnictwa w przyszłej wojnie ustalił w memoriale z 1928 r. Później znowelizował je tylko w stosunku do lotnictwa bombowego i w 1935 r. chciał jak najbardziej rozbudować ten rodzaj

lotnictwa, nie precyzując jednak jego użycia i nie kojarząc z potrzebami sił lądowych. A przecież obowiązujący już wtedy regulamin lotnictwa określał, że "działania lotnictwa są ściśle związane z myślą przewodnią działań wojska naziemnego".

Co do innych rodzajów lotnictwa gen. Rayski pozostał przy swojej pierwotnej ocenie. Nie reagował natomiast na postulaty teoretyków lotnictwa i na uwagi oficerów powracających ze stażów zagranicznych, zachowywał się obojętnie w stosunku do programów Wyższej Szkoły Lotniczej. Nie wyciągał też wniosków z gier wojennych, w których brał tylko bierny udział.

Gen. Rayski darzył szczególnym zainteresowaniem przemysł lotniczy i sprawy techniczne lotnictwa. Tylko jego staraniom przemysł lotniczy zawdzięcza swój niewatpliwy rozwój.

Osobną kartę stanowiła polityka personalna Departamentu Lotnictwa po 1926 r. Politykę tę kształtował nie tylko sam szef departamentu, ale także kolejni kierownicy referatu personalnego, którymi byli: w latach 1926-1929 mjr pil. Władysław Kalkus, a później aż do 1939 r. - kpt. /mjr/ Karol Brückner. Od 1934 r. referat /później wydział/ personalny podlegał I zastępcy szefa departamentu płk./gen./ obs.inż. Januszowi Breaurain.

Narzędziem polityki personalnej były awanse, przydziały, obsada stanowisk, przeniesienia w stan spoczynku.

Głośnym echem odbiła się sprawa zwolnienia ze stanowisk dowódców pułków i przeniesienia w stan spoczynku kilku pułkowników lotnictwa w latach 1929-1932. Dotyczyło to płk. Antoniego Buckiewicza, płk. Jerzego Borejszy, płk. Jana Malczewskiego, płk. Sergiusza Abżółtowskiego, płk. Romana Florera, płk. Jerzego Kossowskiego, płk. Camillo Periniego, ppłk. Tadeusza Wereszczyńskiego. Nieznane są na ogół powody tego kroku. Toteż niektórzy autorzy łączą te dymisje ze zmianami politycznymi 1926 r., inni zaś dopatrują się w tym chęci usunięcia przez gen. Rayskiego ludzi, którzy przerastali go wiedzą o lotnictwie.

Masowe usuwanie oficerów z powodów ideologicznych /w innych armiach/ nastąpiło znacznie wcześniej i wówczas z lotnictwem nie usunięto nikogo. Niektórych z wymienionych pułkowników sam gen. Rayski po maju 1926 r. wyznaczył na stanowiska dowódcze /Malczewski, Borejsza, Wereszczyński/, a przeniesienia w stan spoczynku nastąpiły w latach 1929-1932.

Należałoby więc przyjąć, że przyczyny tych zwolnień były różne, a w niektórych przypadkach - powszechnie znany w lotnictwie brak umiejętności utrzymania dyscypliny w podległych pułkach /2 pułk lotniczy -

płk Malczewski, 3 pułk lotniczy - płk Abżółtowski, 5 pułk lotniczy - płk Kossowski/.

Niejasna jest natomiast przyczyna przesunięcia w stan spoczynku płk. Periniego i ppłk. Wereszczyńskiego. Ten ostatni był autorem projektu organizacji lotnictwa wprowadzonej w 1928 r.

Gen. Rayski podaje, że wszystkie te przesunięcia były mu nakazane "z góry". Ponadto trzeba bardzo poważnie wziąć pod uwagę normalne zjawisko usuwania starszych oficerów dla otworzenia drogi awansu młodszemu.

Znany był również nieprzychylny stosunek gen. Rayskiego do oficerów dyplomowanych zajmujących stanowiska poza lotnictwem, np. w Sztabie Generalnym, w MSWojsk. itp. Uważał, że ich praca nie przynosi korzyści lotnictwu. Stosunek ten zmienił dopiero na kilka lat przed wojną.

Przechodząc do rozwoju lotnictwa trzeba podkreślić szereg ważnych posunięć.

W sierpniu 1926 r. Rayski przedłożył szefowi Sztabu Generalnego nowy plan rozbudowy lotnictwa. Było to o tyle zrozumiałe, że żaden z planów poprzedników /Lévêque'a, Zagórskiego, Serebnickiego/ nie został zatwierdzony, a omawiane "kalkulacje" Oddziału I Sztabu Generalnego na temat rozbudowy lotnictwa nie wyszły poza ramy projektu.

Nowy plan przewidywał osiągnięcie w 1928 r. 30 eskadr, a w 1935 r. - 52 eskadr /w tym 34 eskadry liniowe, 16 myśliwskich i 2 bombowe ciężkie/. Do 1927 r. etaty wszystkich eskadr miały być zwiększone o 6 do 10 samolotów. Koszty rozbudowy lotnictwa miały wynosić rocznie od 58 mln. zł. w 1928 r. do 89 mln. zł. w 1935 r.

Plan ten niewiele odbiegał od zamierzeń gen. Lévêque'a z 1923 r. Liczba eskadr w końcowej fazie realizacji różniła się tylko o dwie eskadry liniowe. Gen. Rayski nie dysponował jednak pożyczką francuską i zapewne dlatego rozłożył wykonanie planu na osiem lat, a nie na cztery.

Zanim nastąpiła ocena tego planu przez Sztab Główny, Generalny Inspektor Sił Zbrojnych wydał 13 października 1926 r. Wytyczne dla organizacji i użycia lotnictwa. Oba te dokumenty po rozważeniu przez Sztab Główny stały się podstawą referatu, w którym omówiono koncepcję organizacji lotnictwa pt. Realizacja dyrektyw GISZ.

W dokumencie tym stwierdzono:

"1. Brak jest obecnie lotnictwa dla dywizji piechoty i kawalerii. Eskadra liniowa nie nadaje się na lotnictwo organiczne tych dywizji. Jest typowe lotnictwo armii.

2. Należy przeto obok potężnego lotnictwa armii i Naczelnego Wodza wprowadzić lotnictwo lekkie, tańsze i zwrotniejsze, nie wymagające idealnych lotnisk i hangarów, potrzebujące mniej wyszkolonego personelu. Zadania dla tego lotnictwa są następujące: bliskie rozpoznanie /do 60 km/ i łączność. Zadania poboczne: współpraca z artylerią dywizyjną i towarzyszenie piechocie. Jednostką organiczną dywizji piechoty i kawalerii byłby pluton posiadający 4 samoloty.

3. Plan przedstawiony przez szefa Departamentu Lotnictwa nierealny, ponieważ wymaga zbyt dużych sum. W bieżącym roku przy pominięciu istotnych potrzeb innych broni i służb, udało się skoncentrować na lotnictwo we wszystkich działach 47 mln. zł."

Rozważania sztabu kończą się niemal entuzjastycznym stwierdzeniem, że takie załatwienie sprawy "rozwiąże wszelkie trudności: zapewni dywizjom rozpoznanie i łączność, odciąży lotnictwo armijne ... będziemy posiadali więcej jednostek dyspozycyjnych ... uzyskamy możliwość szybszego tempa rozbudowy naszego lotnictwa przez potaniecie kosztów".

Argumentacja ta była niezwykle charakterystyczna i wydaje się, że w sprawach rozbudowy lotnictwa odegrała dominującą rolę na wszystkich jej etapach: taniej, za wszelką cenę taniej!

Po konferencji w GISZ Sztab Główny wydał Wytyczne dla organizacji lotnictwa w 1927 r., które zawierały dwa najważniejsze punkty.

1. Zatrzymać rozbudowę posiadanych obecnie rodzajów lotnictwa /28 eskadr/, a wprowadzić lotnictwo lekkie, towarzyszące na użytek dywizji piechoty i kawalerii.

2. O ile stan materiałowy pozwoli, to pod koniec 1927 r. będzie rozpatrzona sprawa dalszej rozbudowy. Już teraz jednak zaznacza się konieczność położenia większego nacisku na lotnictwo myśliwskie".

W ten sposób w efekcie niefortunnego sprecyzowania 10 punktu wytycznych GISZ narodziło się w Polsce lotnictwo towarzyszące.

We wszystkie inne punkty tych wytycznych nie dotyczące użycia lotnictwa, a tylko spraw natury wykonawczej, należy ocenić pozytywnie. Wskazują one na zrozumienie ówczesnego stanu i najpilniejszych potrzeb lotnictwa, takich jak: doprowadzenie istniejących eskadr do stanu bojowego, szybkie awanse, rozpatrzenie sprawy dowodzenia w lotnictwie, pilna potrzeba uregulowania sprawy lotnisk operacyjnych itp. Należy podkreślić, że wytyczne nie zamykały drogi rozwojowi lotnictwa używanego do innych zadań niż rozpoznanie i łączność, dając tylko pierwszeństwo tym zadaniom.

Wiele postulatów zawartych w wytycznych GISZ nie zostało zrealizowanych przez Sztab Generalny czy Ministerstwo Spraw Wojskowych.

Nikt na przykład nie pomyślał o szybszych awansach w lotnictwie, a sprawa lotnisk operacyjnych doczekała się właściwego załatwienia dopiero w 1937 r.

W 1928 r. gen. Rayski przedstawił szefowi Sztabu Głównego swoje poglądy na organizację lotnictwa w formie obszernego memoriału, który zawierał także rekapitulację planu rozbudowy lotnictwa z 28 sierpnia 1926 r. nie przyjętego wówczas przez Sztab Główny.

Podstawowe postulaty gen. Rayskiego były następujące:

- Organizacja pokojowa lotnictwa powinna być jak najbardziej zbliżona do organizacji wojennej. Całość wojsk lotniczych winna się mobilizować w czasie alarmu.

- Rozwój lotnictwa jest ściśle związany z rozbudową własnego przemysłu. Do planowanej rozbudowy przemysłu niezbędny jest długoterminowy plan produkcji i zamówień.

- Konieczne jest oszczędzanie lotnictwa i używanie go tylko do zadań, które nie mogą być wykonane przez inne bronie.

- Zadania lotnictwa dzielą się na dwie grupy: praca lotnictwa jako broni pomocniczej /rozpoznanie, współdziałanie, łączność/ oraz praca lotnictwa jako broni samodzielnej /zwalczanie lotnictwa nieprzyjaciela i prowadzenia zniszczeń na jego tyłach/.

- Użycie lotnictwa do bezpośredniego działania w walce naziemnej jest luksusem, na który mogą sobie pozwolić tylko najbogatsze państwa, i u nas musi być uznane za zupełnie wyjątkowe.

- Lotnictwo działające samodzielnie /myśliwskie i bombowe/ powinno być skupione /czasowo/ w silniejsze jednostki dla uzyskania siły uderzenia.

- Mała ilość lotnictwa wymaga, aby było ono w granicach możliwości uniwersalne.

- Jako rodzaje lotnictwa wymienia się: liniowe, myśliwskie, niszczycielskie i łącznikowe /towarzyszące/.

- Zasadniczą wadą obecnej organizacji lotnictwa jest zupełny brak skupienia w jednym dowództwie lotnictwa i obrony przeciwlotniczej. Dowództwo to musiałoby wykonać cały plan OPL państwa i użycia wymienionych wojsk na wypadek wojny.

W części dotyczącej planu rozbudowy lotnictwa memoriał przewidywał podniesienie ilości eskadr do roku 1929 włącznie do: 19 eskadr liniowych, 10 myśliwskich, 5 niszczycielskich i 3 łącznikowych.

Memoriał gen. Rayskiego był utrzymany w zdecydowanym tonie i zawierał wiele naówczas nowych postulatów. Gdyby były one konsekwentnie

wprowadzane w życie, obraz lotnictwa i OPL w 1939 r. mogłoby wyglądać inaczej.

Memoriał wywarł pewien wpływ na rozwój lotnictwa. Gen. Rayski ściśle trzymał się przyjętych zasad, ale tylko w granicach swoich kompetencji. Niestety w niektórych dziedzinach nie mógł przewyciężyć konserwatyizmu Sztabu Głównego i innych władz nadrzędnych. Nie zostały zrealizowane jego postulaty dotyczące lotnictwa jako broni samodzielnej, organizację pokojową upodobniono do wojennej tylko do szczybla dywizjonu, a jednolity dla całego państwa system OPL zaczęto tworzyć w osiem lat później /w 1936 r./, połączenie zaś w jednym ręku dowodzenia lotnictwem i OPL nastąpiło dopiero w marcu 1939 r. Inne postulaty memoriału były częściowo rozwijane w różnych komisjach dotyczących lotnictwa. Proponowana rozbudowa własnego przemysłu lotniczego była w pełni realizowana.

Niezrozumiałe natomiast jest ustosunkowanie się gen. Rayskiego do lotnictwa bojowego na polu walki, tym bardziej, że wyniósł on duże doświadczenie w dziedzinie bezpośredniego wsparcia wojsk przez lotnictwo /działania szturmowe/.

Postulat koordynacji polityki lotnictwa cywilnego-/komunikacyjnego i sportowego/ z wojskowym został przez władze nadrzędne całkowicie zignorowany. Lotnictwo cywilne podporządkowano Ministerstwu Komunikacji i oficjalna współpraca z nim lotnictwa wojskowego odbywała się za pośrednictwem premiera rządu. Niektóre sprawy można było załatwić drogą oficjalnego porozumienia Departamentu Lotnictwa MSWojsk. z Departamentem Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Nie wszystko jednak można było osiągnąć drogą polubowną wskutek postawy kierowników instytucji podległych Departamentowi Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Polskie Linie Lotnicze "Lot", od 1929 r. pod dykcją inż. Wacława Makowskiego, wyraźnie odgradzały się od współpracy z Departamentem Lotnictwa MSWojsk. Prezes LOPP zajmował wręcz nieprzyjazne stanowisko wobec gen. Rayskiego. Jedynie Aeroklub RP i aerokluby regionalne współpracowały zgodnie z lotnictwem wojskowym.

Po odrzuceniu ostatniego planu perspektywicznego przedstawionego w sierpniu 1926 r., Sztab Generalny dawał wytyczne do rozbudowy lotnictwa na 2-3 lata naprzód, ale zatwierdzał budżety tylko na jeden rok. Toteż szef Departamentu Lotnictwa musiał mieć własny plan na użytek wewnętrzny, według którego regulował wszystkie przedsięwzięcia związane z wystawianiem nowych jednostek, ale nigdy nie wiedział, czy

nie napotka przeszkód w realizacji, na przykład w postaci ograniczenia rocznego budżetu.

W tych warunkach dalszą rozbudowę lotnictwa aż do 1936 r. szef departamentu prowadził w ramach rocznych budżetów i rozwijała się ona bardzo powoli.

Oczywiście szef departamentu nie mógł działać bez aktów prawnych władz nadrzędnych, które ukazywały się sporadycznie. Odnosi się jednak wrażenie, że inicjatywa zmian w lotnictwie w latach 1928-1935 należała do szefa Departamentu Lotnictwa, a Sztab Główny tylko je oficjalnie potwierdzał.

#### 4. Próby modernizacji lotnictwa w latach 1936-1939

W połowie lat trzydziestych stawało się coraz bardziej oczywiste, że Niemcy hitlerowskie, rozbudowując swą armię, zagrażają pokojowi w Europie. W tej sytuacji w latach 1935-1936 przystąpili również do wzmoczenia zbrojeń inne państwa Europy, zwłaszcza kraje będące w zasięgu ekspansywnej polityki Hitlera.

W Polsce po śmierci marszałka Piłsudskiego w 1935 r. stanowisko Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych objął generał dywizji awansowany w listopadzie 1936 r. do stopnia marszałka, Edward Rydz-Śmigły. Dążąc do unowocześnienia armii, starał się uzyskać dodatkowe kredyty oraz dokonał pewnych zmian personalnych na kierowniczych stanowiskach w wojsku.

Najważniejszym wydarzeniem było jednak opracowanie w 1936 r. ogólnego planu rozbudowy i modernizacji sił zbrojnych, w tym lotnictwa i obrony przeciwlotniczej. Plany opracowywał Sztab Główny, a rozpatrywał Komitet do Spraw Uzbrojenia i Sprzętu /KSUS/. Zadanie opracowania projektu rozbudowy lotnictwa Sztab Główny polecił gen. Rayskiemu. Dowódca lotnictwa, omawiając wstępnie swoją koncepcję z zastępcą szefa Sztabu Głównego, gen. Malinowskim, postulował powiększenie lotnictwa w ciągu sześciu lat /1937-1942/ do 106 eskadr, w tym: 32 liniowych, 18 myśliwskich, 8 pościgowych, 18 towarzyszących i 30 bombowych.

Sztab Główny potraktował ten projekt oraz rozmowy z gen. Rayskim jako konsultację, gdyż opracowywanie planów rozbudowy Sił Zbrojnych należało do kompetencji Sztabu Głównego. Toteż na posiedzeniu KSUS został przedstawiony plan, którego autorem był zespół pod kierownictwem płk. dypl. Jana Jagmina-Sadowskiego. W myśl tego planu lotnictwo miało osiągnąć w 1942 r. liczbę 78 eskadr, w tym: 14 liniowych /140 samolotów/, 15 myśliwskich /165 samolotów/, 10 pościgowych /110 samolotów/, 18 towarzyszących /126 samolotów/ i 21 bombowych /147 samolotów/. Razem - 688 samolotów.

Uchwalenie planu było poprzedzone analizą sytuacji sił powietrznych innych państw dokonaną przez płk. J. Jagmina-Sadowskiego.

Oto wyciąg z danych przedstawionych w tym referacie.

Siły powietrzne niektórych państw w 1936 r.

	Niemcy	Francja	ZSRR	Polska
Personal	63 000	42 000	76 000	9 300
Samoloty	1 873	1 296	3 439	454
Eskadr ogółem	202	106	403	53
Eskadr liniowych <sup>x/</sup>	58	39	177	53
Eskadr myśliwskich	48	39	76	35
Eskadr bombowych	96	28	150	3
Procent eskadr liniowych	28%	38%	43%	66%
Procent eskadr myśliwskich	25%	37%	20%	28%
Procent eskadr bombowych	47%	27%	37%	6%

x/ W tym rozpoznawcze, obserwacyjne, szturmowe, nurkowe.

Procent sił powietrznych w stosunku do całości sił zbrojnych

	Niemcy	Francja	ZSRR	Polska
Stan pokojowy	7,6%	6,3%	6,2%	2,5%
Stan wojenny	6,7%	?	3,3%	0,8%

Zestawienia te były dość wymowne i zapewne unaocznili potrzebę zwiększenia wysiłku w dziedzinie rozbudowy lotnictwa, zwłaszcza lotnictwa bombowego.

O zatwierdzeniu tego planu w październiku 1936 r. pisze dość szczegółowo gen. Zajęc. Wspomina on, że na tym posiedzeniu KSUS sprawę rozbudowy lotnictwa referował płk dypl. J. Jagmin-Sadowski, a koreferaty wygłosili: gen. Zajęc jako Inspektor Obrony Powietrznej Państwa i gen. Rayski, który poruszał sprawy techniczne i personalne.

Referat zasadniczy - według gen. Zajęca - nie zawierał żadnej myśli przewodniej prowadzenia wojny. Jako główny bodziec do rozwoju naszego lotnictwa podany był fakt, że wszystkie państwa sąsiadujące z Polską rozwijają lotnictwo bombowe.

Gen. Zajęc w swoim koreferacie poparł rozwój lotnictwa myśliwskiego i pościgowego. Przypiekuje sobie spowodowanie zwiększenia w planie

liczby eskadr pościgowych z ośmiu do dziesięciu. Poza tym zauważa, że gen. Rayski swoje dociekania z dziedziny organizacji i rozwoju lotnictwa opierał na istniejących /lub będących w budowie/ prototypach samolotów. Dalej gen. Zając pisze, że gen. Rayski nie rozumował kategoriami potrzeb wojny, lecz naginał potrzeby lotnictwa do sytuacji dogodnej z punktu widzenia produkcji sprzętu. Sam gen. Zając nie był jeszcze obeznany szczegółowo ze sprawami lotnictwa, ale dodaje, że "nie było na zebraniu kogoś, kto by jasno widział rozwój lotnictwa na tle ogólnych potrzeb wojennych w naszych warunkach".

Ogólne koszty rozbudowy lotnictwa według planu KSUS wynosiły: na lotnictwo - 785 mln. zł; na budowę lotnisk operacyjnych - 85 mln. zł; na OPL - 668 mln. zł. W stosunku do całego kosztu modernizacji i rozbudowy wojska /4759 mln. zł/ sumy przyznane na lotnictwo i OPL przekroczyły 32%, a w drugiej wersji planu /z 1938 r./ nawet 40%. Wskazuje to na poważne zainteresowanie się władz nadrzędnych problemami lotniczymi.

Trzeba jednak od razu zaznaczyć, że plan rozbudowy lotnictwa KSUS nie mógł być w latach 1937-1939 realizowany z tej prostej przyczyny, że przyznane nań kredyty nie były dostarczone. Zamiast potrzebnego kredytu ponad 130 mln. zł dodatkowo rocznie w 1937/1938 r. budżet na lotnictwo zwiększono o 10-20 mln. zł, a w 1938/1939 r. do 40-90 mln. zł w stosunku do roku budżetowego 1936-1937.

Gen. Zając przyznał, że podczas uchwalania planu rozbudowy lotnictwa przez KSUS nie miał jeszcze dostatecznie wyrobionego poglądu na temat rozwoju lotnictwa. Później jednak pod wpływem ćwiczeń doświadczalnych, gier wojennych i studiów doszedł do przekonania, że plan KSUS z 1936 r. w sprawie lotnictwa zawiera wiele błędów. Dlatego w 1937 r. i na początku 1938 r. opracował inny plan, który można określić jako przeciwieństwo poprzedniego, a zwłaszcza koncepcji gen. Rayskiego.

Nadmienia, że zaproponował rozbudowę lotnictwa w składzie: 30 eskadr myśliwskich, 15 eskadr pościgowych oraz 22 eskadry rozpoznania i lekkiego bombardowania. Razem 67 eskadr.

Uzasadniając swoją myśl gen. Zając stwierdza, że Polsce potrzebne było wówczas przede wszystkim lotnictwo obronne /rozumie pod tym pojęciem tylko obronę w powietrzu/.

W rezultacie oznaczało to całkowite zaniechanie budowy lotnictwa bombowego średniego /"łosi"/. Gen. Zając nie wspomina o lotnictwie obserwacyjnym /towarzyszącym/.

Kiedy w miesiąc później, tj. 23 marca 1939 r., gen. Zając został oficjalnie wyznaczony na stanowisko Naczelnego Dowódcy Lotnictwa na

wypadek wojny, natychmiast przystąpił do realizacji zamierzeń. W końcu marca 1939 r. odbył konferencję z szefem Sztabu Głównego, gen. Stachiewiczem, na której powzięto decyzję uruchomienia produkcji samolotu myśliwskiego "Jastrząb" lub P-24 /500 szt./ w ciągu dwóch lat oraz lekkiego bombowca "Sum" /300 sztuk/, a także wstrzymania produkcji "Łosi". Postanowiono również zakupić we Francji 150 samolotów myśliwskich Morane a w Wielkiej Brytanii 100 lekkich bombowców Fairey "Battle". Nie sprawdzono wówczas możliwości zakupu tych samolotów.

Sama myśl przestawienia się na rozbudowę lotnictwa obronnego /myśliwskiego i pościgowego/ była słuszna i niewątpliwie należało ją realizować w warunkach normalnego rozwoju. Jednakże koncepcja gen. Zająca oraz decyzje, które zaczął realizować w marcu 1939 r., kiedy niebezpieczeństwo napadu Hitlera na Polskę było już bardzo wyraźne, nie miały uzasadnienia.

W tej sytuacji należało się zająć wyłącznie zakupem za granicą i produkcją w kraju - samolotów myśliwskich. Wstrzymanie będącej w pełnym toku produkcji samolotów "Łoś" nie było spowodowane koniecznością stworzenia możliwości produkcji samolotów myśliwskich, lecz zamiarem rozpoczęcia produkcji innego typu samolotu bombowego "Sum". Opóźnienia dostarczenia wojsku tych samolotów w stosunku do "Łosi" wyniosłoby co najmniej pół roku. Wprawdzie oba te samoloty nie były tej samej klasy, ale na wojnie "Łoś" mógł wykonywać wszystkie zadania "Suma" - i oczywiście z lepszym skutkiem. Można było się zdecydować na taką zmianę produkcji przy realizowaniu planów długofalowych /"Łoś" był znacznie droższy/, ale w obliczu nieuchronnego zagrożenia decyzja ta była błędna.

Ponadto zamierzenia gen. Zająca, które nie zostały poparte opracowaniem planu, nie mogły przynieść pozytywnych rezultatów. Nie ma bowiem żadnych śladów, aby jakiś konkretny plan z wyliczeniem kosztów, etapów rozbudowy, potrzebnych środków łącznie, przeszkolenia personelu itp. był przez kogokolwiek opracowywany. Gdyby zrealizowano decyzje dotyczące samych tylko samolotów myśliwskich, to z 500 samolotów wyprodukowanych w kraju i 150 zakupionych za granicą można było wystawić około 40 nowych eskadr. Jeśliby nawet udało się pokonać trudności wyszkolenia w odpowiednim czasie dostatecznej ilości personelu dla tych eskadr, to i wtedy byłyby one bezużyteczne, gdyby równocześnie nie pomyślano o stworzeniu nowoczesnej sieci dozoru, systemu dowodzenia z ziemi i w powietrzu, o zbudowaniu lotnisk, zorganizowaniu łącznie, służb, środków przewozowych itp. A o tym gdzie, kiedy i kto miał nabyć potrzebne środki i zorganizować to wszystko, gen. Zajęc nie wspomina.

W rezultacie nie można nawet mówić o "planach" gen. Zająca, lecz tylko o jego mglistych "zamiarach" i pochopnie wydawanych decyzjach, które w żadnym razie nie podniosły gotowości lotnictwa do wojny 1 września 1939 r.

## II. KIERUNKI I UWARUNKOWANIA ZMIAN ORGANIZACYJNO-ETATOWYCH

### 1. Organizacja naczelných władz lotniczych

Zgodnie z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej z 17 marca 1921 r. zwierzchnią władzę nad Siłami Zbrojnymi sprawował Prezydent Rzeczypospolitej. Naczelną władzą wojskową był minister spraw wojskowych, któremu podlegał Sztab Generalny, inspektorzy armii oraz szefowie departamentów i innych komórek wykonawczych. Koordynację działalności naczelných władz wojskowych zajmowało się Biuro Ścisłej Rady Wojennej.

Jedyną władzą lotniczą był szef Departamentu Lotnictwa, który podlegał ministrowi spraw wojskowych za pośrednictwem I wiceministra /dowodzenie/ i II wiceministra mającego tytuł szefa Administracji Armii /sprawy finansowe i materiałowe/. W tym układzie sprawami koncepcyjnymi lotnictwa powinien zajmować się Sztab Generalny, a sprawami wykonawczymi - szef Departamentu Lotnictwa.

Po przewrocie majowym w 1926 r. Sejm RP uchwalił 2 sierpnia tego roku tzw. nowelę do Konstytucji RP, która m.in. upoważniała Prezydenta RP do wydawania dekretów z mocą ustawy. Dekretem z 6 sierpnia 1926 r. Prezydent RP ustanowił urząd Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, któremu podporządkowano Sztab Generalny i Inspektorów Armii. Na wypadek wojny Generalny Inspektor Sił Zbrojnych miał sprawować funkcję Naczelnego Wodza. Minister spraw wojskowych zobowiązany został do uzgadniania z Generalnym Inspektorem Sił Zbrojnych spraw personalnych wojska. Do GISZ należały także wszystkie sprawy organizacyjne i mobilizacyjne. GISZ stał się organem koncepcyjnym a WSWojsk organem wykonawczym. Taki punkt widzenia należało zastosować także do wszystkich spraw lotniczych, czyli oczekiwać od Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych i podległego mu Sztabu Generalnego rozstrzygnięć o przyszłym użyciu lotnictwa i wynikających stąd kierunkach jego rozwoju. Natomiast szefa Departamentu Lotnictwa MSWojsk. należało obarczyć ścisłym wykonaniem wytycznych rozwoju i realizacją postulatów nakazanych przez GISZ lub w jego imieniu przez Sztab Generalny.

Dekret z 6 sierpnia 1926 r. znosił także Biuro Ścisłej Rady Wojennej, a na jego miejsce ustanawiał Komitet Obrony Państwa, który jednak w praktyce nie przejawiał żadnej działalności.

23 kwietnia 1935 r. sejm RP uchwalił nową konstytucję, na mocy której w znacznym stopniu rozszerzone zostały kompetencje Prezydenta RP i Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych. Dekretem Prezydenta RP z 9 maja 1936 r. został powołany Komitet Obrony Rzeczypospolitej /KOR/. Oba te wydarzenia nie wpłynęły na dotychczasowy układ naczelných władz lotniczych.

4 lipca 1936 r. dekretem Prezydenta RP został ustanowiony urząd Inspektora Obrony Powietrznej Państwa, podporządkowany Generalnemu Inspektorowi Sił Zbrojnych w 1937 r. powołano do życia Sztab Lotniczy przy Sztabie Głównym, a 15 stycznia 1937 r. utworzono stanowisko Dowódcy Obrony Przeciwlotniczej w Ministerstwie Spraw Wojskowych, podległe bezpośrednio ministrowi. W ten sposób obok jedynego dotychczas organu lotniczego na wyższym szczeblu - Departamentu Lotnictwa MSWojsk. - w latach 1936-1937 powstały jeszcze trzy organy władzy lotniczej i OPL, w których skład wchodziłi odpowiedni fachowcy. Nowo powstałe władze lotnicze nie były ze sobą służbowo powiązane.

#### Generalny Inspektor Sił Zbrojnych

Od 1926 r. do 1935 r. Generalnym Inspektorem Sił Zbrojnych był marszałek Józef Piłsudski. Należy więc wyjaśnić przede wszystkim jego stosunek do lotnictwa, gdyż lata te były decydujące w rozwoju tej broni.

Piłsudski opierał swój stosunek do lotnictwa na doświadczeniach wojny 1920 r. Darzył więc pełnym zaufaniem rozpoznanie lotnicze i łączność nawiązywaną przez lotnika, które jemu jako Naczelnemu Wodzowi oddały duże usługi.

Niektórzy autorzy sugerują, jakoby Piłsudski czuł niechęć do lotnictwa. Nie wydaje się to uzasadnione. Można raczej przypuszczać, że nie przywiązywał wagi do wniosków, jakie wynikały z działań lotnictwa na froncie zachodnim w ostatniej fazie I wojny światowej. W sumie nie dostrzegał siły bojowej lotnictwa, która mogłaby zaważyć na wyniku bitwy lub operacji.

Marszałek Piłsudski po objęciu stanowiska Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych zapoznał się z aktualnym stanem lotnictwa i wydał 13 września 1926 r. Wytyczne GISZ dla organizacji i użycia lotnictwa. Później ingerował w sprawy lotnictwa tylko sporadycznie. Przeprowadzał rozmowy z gen. Rayskim, nie wydał jednak żadnych wytycznych na piśmie, co niekorzystnie rzutowało na rozwój lotnictwa.

Po objęciu stanowiska Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych przez marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego sytuacja uległa zmianie. Był to moment, w którym całe społeczeństwo polskie uświadomiło sobie wielkie znaczenie lotnictwa dla obronności kraju. Marszałek Rydz-Śmigły nie wyróżniał specjalnie lotnictwa, zajął się jednak jego rozbudową w ramach podjętych prób modernizacji całych sił zbrojnych ze szczególnym uwzględnieniem broni technicznych.

Wszelka oddolna inicjatywa, a przede wszystkim wnioski Dowództwa Lotnictwa dotyczące rozwoju lotnictwa napotykały teraz bardziej podatny grunt w GISZ i w Sztabie Głównym. Toteż przeprowadzono kilka korzystnych zmian w strukturze lotnictwa i OPL.

Niesłusznym posunięciem marszałka Rydza-Śmigłego w stosunku do lotnictwa była dywizja gen. Rayskiego w marcu 1939 r., kiedy zagrożenie wybuchem wojny było już bardzo duże. W takiej sytuacji każda zmiana na stanowisku dowódcy lotnictwa mogła spowodować tylko obniżenie, a nie podniesienie gotowości bojowej lotnictwa.

### Inspektorzy armii

Inspektorzy armii i generałowie do prac przy GISZ sprawowali nadzór nad pułkami i szkołami lotniczymi, podobnie jak nad formacjami innych rodzajów broni. O tym, który inspektor armii ma nadzorować dany pułk lotniczy, decydowały bardzo często warunki terytorialne.

Nie wszyscy inspektorzy armii jednakowo doceniali ważność spraw lotniczych i nie zawsze interesowali się tymi zagadnieniami.

Niektórzy inspektorzy armii oraz generałowie na wyższych stanowiskach byli słabo przygotowani do dowodzenia lotnictwem podczas wojny. Jaskrawym tego przykładem były tzw. wypadki wileńskie, dość zgodnie opisane, zarówno przez gen. Zajęca, jak i gen. Rayskiego. Gen. Zajęca stwierdza:

"W końcu 1937 r. zaszły wypadki wileńskie, w których udział lotnictwa ujawnił szereg niedomagań, zarówno w dziedzinie dowodzenia lotnictwem, jak też w przygotowaniu... Rozkazy dla lotnictwa wydawał, według istniejącej organizacji, I wiceminister gen. Janusz Głuchowski lub jego zastępca, gen. Bronisław Regulski. Wydane rozkazy były tego rodzaju, że spowodowały kapotaż 7 samolotów, a to skutkiem tego, że władza decydująca o ugrupowaniu wojska /inspektor armii gen. Dąb-Biernacki/ uparła się, żeby jednostki lotnicze znalazły się w Wilnie i to koniecznie określonego dnia. To spowodowało, że samoloty musiały lądować po ciemku..."

Ponadto gen. Rayski dodaje:

"Do Wilna zleciało się 6 eskadr liniowych bombardujących. Pułk lotniczy stał w Lidzie, a w Wilnie miał tylko 2 eskadry liniowe, które w myśl przepisów posiadały trochę bomb, czyli tzw. zapas wyjściowy. Dla niespodziewanych gości bomb zabrakło. Generał dowodzący koncentracją zgłosił oczywiście pretensje do mnie. Czyż mógł przypuszczać - będąc przy zdrowych zmysłach - że tzw. dowódca lotnictwa nie wie, kto co robi z jego eskadrami".

Również nie wszyscy dowódcy armii w wojnie obronnej 1939 r. wiedzieli, czego od lotnictwa powinni wymagać.

Z ciekawą inicjatywą w sprawie przygotowania sztabów ogólnowojskowych i wyższych dowódców do racjonalnego użycia lotnictwa wystąpił dowódca 1 Grupy Aeronautycznej, płk obe. inż. Janusz Beaurain, nazywając w swoisty sposób to zagadnienie "delikatną sprawą". Proponował on przeszkolenie sztabów ogólnowojskowych i wyższych dowódców:

- na kursach sztabowych lotnictwa;
- drogą gier na mapach pod kierownictwem dowódców grup lotniczych przy wprowadzeniu do akcji zmasowanych sił lotnictwa bombowego i myśliwskiego oraz drogą ćwiczeń w terenie w podobnym zakresie. Inicjatywa ta nie znalazła żadnego oddźwięku.

#### Sztab Generalny /Główny/

W pierwszych latach istnienia Drugiej Rzeczypospolitej szef Sztabu Generalnego interesował się przede wszystkim sprawami organizacyjnymi i mobilizacyjnymi lotnictwa. Zaangażowanie w sprawy mob. wzrosło się w 1926 r., a pierwsze próbną mobilizacje przeprowadzono w pułkach lotniczych w 1928 r. Sztab Generalny musiał także ustosunkować się do wszystkich planów rozbudowy lotnictwa, gdyż od niego zależało ostateczne ustalenie budżetów mob. dla lotnictwa.

Od 1926 r. Sztab Generalny był organem pomocniczym GISZ. W sztabie tym aż do 1937 r. nie było poważniejszej komórki zajmującej się sprawami lotniczymi.

Latem 1925 r. szef Sztabu Generalnego gen. Stanisław Haller utworzył jednoosobową komórkę do spraw lotnictwa i OPL przy Biurze Ścisłej Rady Wojennej i powołał do niej mjr. dypl. pil. M. Romeykę, zlecając mu komisyjne zbadanie stanu lotnictwa. Jesienią tegoż roku do Biura Ścisłej Rady Wojennej został przydzielony płk dypl. pil. L. Rayski, któremu powierzono dalsze prowadzenie spraw lotniczych. Romeyko prowadził referat OPL. W styczniu 1926 r. mjr Romeyko odszedł na staż liniowy, a w marcu płk Rayski objął stanowisko p.o.szefa Departamentu Lotnictwa i komórka lotnicza Sztabu Generalnego została rozwiązana.

Po likwidacji Biura Ścisłej Rady Wojennej w 1926 r. oba referaty ponownie zostały odtworzone wiosną 1927 r., tym razem w Oddziale III Sztabu Generalnego. W maju szef Sztabu Generalnego gen. Piskor ponownie powołał mjr. Romeykę do referatu lotnictwa. W 1929 r. referat po nim objął mjr dypl. pil. Bogdan Kwieciński i pozostał na tym stanowisku aż do utworzenia w 1937 r. Sztabu Lotniczego przy Sztabie Głównym. Natomiast referat OPL w Oddziale III SG od sierpnia 1926 r. do 1930 r. prowadził major dypl. artylerii przeciwlotniczej Aleksander Kędziór.

Sztab Generalny za czasów gen. Piskora wzmógł zainteresowania lotnictwem. Świadczą o tym liczne dokumenty, jak przedstawiony koreferat do GISZ w 1929 r. Ponadto Sztab Główny wydał Wytyczne do rozbudowy lotnictwa w roku 1927 i 1929. Z czasem ustalili się zwyczaj konsultowania z referatem lotnictwa wszystkich problemów związanych z lotnictwem przed przedłożeniem ich szefowi Sztabu Generalnego. Ponadto za zgodą szefa sztabu mjr. Romeyko uczestniczył w inspekcjach jednostek lotniczych, próbnym mobilizacjach i często bywał powoływany do kierownictwa dwustronnych ćwiczeń międzywizyjnych. Był więc dobrze zorientowany w ogólnych potrzebach i stanie lotnictwa.

Po odejściu ze sztabu w 1931 r. gen. Piskora i powołaniu na jego miejsce gen. Janusza Gosiorowskiego zainteresowanie Sztabu Głównego lotnictwem znacznie zmalało. Następcą mjr Romeyki - mjr Kwieciński - nie miał warunków do przejawiania inicjatywy w sprawach lotnictwa wojskowego, dlatego jako sekretarz generalny Aeroklubu Rzeczypospolitej skupił się na rozwoju lotnictwa sportowego.

Sytuacja uległa pewnej poprawie dopiero w 1935 r., kiedy szefem Sztabu Głównego został gen. Wacław Stachewicz. W latach 1935-1936 sprawami lotnictwa w Sztabie Głównym, zresztą w ramach ogólnego planu rozbudowy i modernizacji sił zbrojnych, zajmował się płk dypl. Jan Jagmin-Sadowski, przejawiając sporo inicjatywy.

Właściwe rozwiązanie problemu lotnictwa w sztabie nastąpiło w 1937 r., gdy powołano Sztab Lotniczy przy Sztabie Głównym. Była to jednak decyzja o kilka lat spóźniona.

#### Sztab Lotniczy przy Sztabie Głównym

Jednoosobowe referaty lotnictwa w Sztabie Głównym nie mogły ogarnąć wszystkich problemów tej broni. A przecież rozstrzygnięć koncepcyjnych dotyczących użycia lotnictwa i jego rozbudowy oczekiwano właśnie od Sztabu Głównego. Brakowało w sztabie odpowiedniego organu, skupiającego fachowców różnych dziedzin lotnictwa; powodowało to, że wiele kwestii natury koncepcyjnej z konieczności rozstrzygano w Departamencie /Dowództwie/ Lotnictwa.

Do inicjatywy utworzenia Sztabu Lotniczego przy Sztabie Głównym jeszcze na długo przed jego faktycznym powołaniem, przyznaje się wiele osób, w tym zarówno gen. Zajęc, jak i ppłk dypl. M. Romeyko.

Sztab miał odegrać rolę rzecznika doktryny lotniczej. Ponadto objął całość zagadnień lotniczych wchodzących dotychczas w zakres kompetencji Sztabu Głównego. Miał on współpracować z Dowództwem Lotnictwa oraz

inspektorem OPP, a w razie wojny stawał się Sztabem Naczelnego Dowódcy Lotnictwa i OPL.

Sztab składał się z szefa sztabu, jego zastępcy i siedmiu oficerów różnych specjalności lotniczych. Na szefa sztabu powołano płk. dypl. obs. Stanisława Ujejskiego, a na jego zastępcę - ppłk. pil. Stanisława Karpińskiego.

Sztab Lotniczy powołano w końcu 1937 r., ale faktycznie zaczął on działać dopiero w marcu 1938 r.

Jest rzeczą w pełni zrozumiałą, że wpływ Sztabu Lotniczego mógł ujawniać się w dziedzinie struktury lotnictwa dopiero po upływie kilku lat. Wystarczy przypomnieć, że w owych czasach cykl produkcyjny samolotu /od zamówienia prototypu do wypuszczenia gotowych serii/ trwał od 4 do 5 lat. Toteż trzeba stwierdzić, że Sztab Lotniczy nie mógł odegrać w wojnie obronnej 1939 r. przypisywanej mu głównej roli. Ponieważ w 1938 r. zagrożenie wojną zarysowało się już bardzo mocno, Sztab Lotniczy z konieczności musiał się zająć uporządkowaniem tego, co bez jego udziału zostało wcześniej postanowione i wykonane, czyli przystosowaniem istniejącego lotnictwa do współczesnych pojęć o jego działaniu na polu walki.

#### Inspektor Obrony Powietrznej Państwa

Starania o powołanie naczelnego organu, który by skupiał całość zagadnień obrony przeciwlotniczej państwa, trwały kilkanaście lat. Po raz pierwszy poruszył ten temat gen. Lévéque w 1923 r. Chodziło mu zresztą nie tylko o naczelną organizację, ale także o wspólną organizację obrony przeciwlotniczej dla całego państwa. Na projekt ten nie zwrócono wtedy uwagi. Do koncepcji tej wrócił w 1925 r. kpt. dypl. Romeyko, który opracowywał w Sztabie Generalnym plan OPL kraju. Doszedł do wniosku, że nie można załatwić całości zagadnienia bez powołania do życia nadrzędnego organu międzyresortowego, co mogło być dokonane tylko w drodze ustawodawczej. Nie można także pominąć starań szefa Departamentu Lotnictwa, który niejednokrotnie podkreślał konieczność jednolitej organizacji OPL kraju oraz nacisku ze strony prasy fachowej.

Podstawy prawne organizacji OPL, obejmującej cały kraj, dała Ustawa o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej z 15 marca 1934 r. Ustawa dotyczyła jednak wyłącznie biernej obrony przed napadami z powietrza na wypadek wojny. Zawierała szczegółowy plan prac przygotowawczych we wszystkich resortach administracji państwa i określała sposób ponoszenia kosztów realizacji tych prac.

Ustawa upoważniła Radę Ministrów do określenia właściwych władz odpowiedzialnych za przygotowania OPL w czasie pokoju. Wykonanie ustawy poruczono ministrom: spraw wojskowych, spraw wewnętrznych, Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego oraz Opieki Społecznej.

Ustawa miała wiele mankamentów, jak choćby pominięcie jako wykonawców ministrów: Komunikacji, Poczty i Telegrafów oraz Przemysłu i Handlu, mimo że w podanym planie przygotowań wymienione były przedsięwzięcia podlegające tym resortom.

Ogólnie mówiąc, ustawa ta przez kilka lat nie była wykonywana, bowiem Rada Ministrów nie wydała wspomnianych zarządzeń wykonawczych. Brak było organu koordynującego. Ponadto sama przez się narzucała się konieczność połączenia biernej obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej ze środkami obrony czynnej, czego ustawa nie przewidywała.

Sprawa OPL kraju uległa poprawie, kiedy Prezydent RP dekretem z 4 lipca 1936 r. ustanowił urząd Inspektora Obrony Powietrznej Państwa, powołując na to stanowisko gen. Gustawa Orlicza-Dreszera. Miał on kierować z ramienia Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych przygotowaniem do OPL kraju. Otrzymał też duży zakres uprawnień w stosunku do lotnictwa. Jednakże już 16 lipca 1936 r. gen. Orlicz-Dreszer zginął w wypadku lotniczym. Wkrótce na jego miejsce został powołany gen. Józef Zajęc. Uprawnienia jego w dziedzinie lotnictwa zostały wszakże ograniczone.

W działalności Inspektora Obrony Powietrznej Państwa trzeba odróżnić dwa kierunki: 1/ obronę przeciwlotniczą i 2/ lotnictwo. Jego kompetencje w stosunku do tych zagadnień były zupełnie różne.

Działalność OPL. W dziedzinie OPL uprawnienia gen. Zajęca były określone wyraźnie. Podlegał on wprawdzie Generalnemu Inspektorowi Sił Zbrojnych, ale został upoważniony do wydawania zarządzeń obowiązujących wszystkich ministrów w zakresie ich działania. Było to stanowisko bez precedensu w polskiej hierarchii administracyjnej. Nie wszystko, jak pisze gen. Zajęc, szło gładko. Niektóre sprawy musiał uzgadniać z poszczególnymi resortami, przekonywać, zabiegać. Ostatecznie jednak wiele z nich załatwiono bądź drogą ustaw, bądź tylko drogą zarządzeń IOPP.

Gen. Zajęc miał w swym sztabie wybitnych fachowców różnych dziedzin OPL. Będąc z wykształcenia matematykiem, pracował systematycznie, solidnie, ale powoli, analizował dogłębnie każde zagadnienie. Ta cecha jego pracy wywołuje nieprzychylnie komentarze niektórych autorów. Jest to chyba niesłuszne. Zwoływane konferencje fachowców z różnych dziedzin OPL były może nieco przydługie, ale dawały dobre wyniki.

Ogólnie mówiąc, trzyletnia zaledwie działalność IOPP przyniosła znaczne osiągnięcia w dziedzinie OPL biernej. Dzięki jego staraniom Rada Ministrów wydała rozporządzenie wykonawcze do ustawy z 15 marca 1934 r., które określało obowiązki wszystkich zainteresowanych ministrów oraz władz administracyjnych i samorządowych. Ponadto postanowiło, że kierownictwo i zwierzchni nadzór nad przygotowaniem OPL sprawuje Inspektor Obrony Powietrznej Państwa. W terenie za organizację OPL odpowiadali dowódcy Okręgów Korpusów. Poważne zadania nałożono również na Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz PCK.

W dziedzinie obrony przeciwlotniczej czynnej sztab IOPP dokonał kalkulacji wszystkich środków potrzebnych do obrony najważniejszych rejonów kraju oraz dla OPL wojska. Obliczenia te stanowiły podstawę do zakupów zagranicznych i własnej produkcji sprzętu bojowego i pomocniczego.

Gdy w 1936 r. Inspektor Obrony Powietrznej Państwa zaczął wydawać zarządzenia obowiązujące wszystkie ministerstwa, powstała konieczność powołania dowódcy OPL na szczeblu MSWojsk. Został on podporządkowany wprost ministrowi i ustawiony pozornie bardzo wysoko w hierarchii "po wiceministrach", a przed Naczelnym Prokuratorem". Aby jeszcze bardziej skrócić drogę służbową pomiędzy dowódcą OPL MSWojsk. a IOPP, ówczesny minister spraw wojskowych gen. T. Kasprzycki zaproponował gen. J. Zającowi, aby zgodził się pełnić również tę funkcję przy jednoczesnym pozostawieniu na dotychczasowym stanowisku IOPP. Gen. Zając zgodził się. Decyzja ta była zupełnie nietypowa dla hierarchii wojskowej.

Dowódca obrony przeciwlotniczej MSWojsk. był uprawniony do inspekcjonowania wszystkich jednostek wojska i marynarki wojennej w zakresie OPL biernej i OPGaz. Miał także prawo inspekcjonowania artylerii przeciwlotniczej.

Sprawy lotnictwa. Kompetencje Inspektora Obrony Powietrznej Państwa w stosunku do lotnictwa były określone bardzo zawile. Oficjalnie dopiero od czerwca 1937 r. przyznano IOPP prawo inspekcjonowania wszystkich eskadr lotniczych i trzech z sześciu istniejących pułków lotniczych. Nie dano mu żadnych specjalnych uprawnień w stosunku do lotnictwa myśliwskiego, co było zasadniczym błędem, gdyż część tego lotnictwa musiała być w przyszłości użyta do obrony kraju.

Ze sposobu ujęcia oficjalnych instrukcji można było tylko domyślać się, że i w sprawach lotniczych oczekiwano od gen. Zająca konkretnej oceny sytuacji i wniosków. To niewyraźne określenie kompetencji wytworzyło bardzo niekorzystne stosunki między IOPP a dowódcą lotnictwa.

Z jednej strony Inspektor Obrony Powietrznej Państwa był zmuszony jakoby nielegalnie podpatrywać, co się dzieje w lotnictwie, w przemyśle lotniczym, instytucjach centralnych itp., z drugiej zaś - nie mógł zwoływać konferencji podobnych do tych, jak np. te, które odbywały się w celu przedyskutowania problemów OPL, bo oficjalnie lotnictwo mu nie podlegało. W swoim sztabie miał tylko jednego fachowca od spraw lotniczych. Często więc polegał na sugestiach przygodnych doradców /lotników/ nie ponoszących za swoje odrębne zdania żadnej odpowiedzialności. Natomiast nie zasięgał opinii u znanych fachowców lotnictwa.

Spostrzeżenia i wnioski gen. Zajęca z odbytych inspekcji nie były przedstawiane dowódcy lotnictwa. Gen. Rayski dowiadywał się o różnych zarzutach IOPP od swych przełożonych /głównie gen. Janusza Głuchowskiego/ lub - co gorsza - dopiero na konferencjach wyższego szczebla w obecności generalicji i marszałka, co stawiało go w sytuacji jakby oskarżonego. Merytorycznie wnioski te nie zawsze były słuszne, często przeczyły wieloletniemu doświadczeniu lotnictwa. Gdyby gen. Zajęca zwracał się bezpośrednio do gen. Rayskiego, być może wiele spraw załatwiłby lub wyjaśniłby szybciej i bez zadrażnień.

Gen. Rayski, ze swej strony, nie będąc podwładnym gen. Zajęca, nie udostępniał mu niektórych dokumentów, a ponadto często lekceważył jego uwagi jako niefachowca. Wszystko to spowodowało, że gen. Zajęca dokonał oceny lotnictwa dopiero pod koniec 1938 r.

Gen. Zajęca omawiał w swoim referacie dwa zasadnicze zagadnienia: stan aktualny lotnictwa oraz wnioski co do jego użycia podczas wojny. Ocena stanu lotnictwa polskiego z końca 1938 r. była dość wnikliwa i w dużym stopniu trafna. M.in. stwierdzał on, że stan lotnictwa jest ilościowo i jakościowo niewystarczający i że w lotnictwie bliskiego rozpoznania oraz w lotnictwie średnim bombowym Polska będzie się znajdować co najmniej przez rok "poniżej poziomu sprzętu nowoczesnego". Jeszcze gorzej przedstawiał się stan lotnictwa myśliwskiego, w którym do wyrównania poziomu ze sprzętem istniejącym za granicą potrzeba było co najmniej dwóch lat.

Wnioski na temat użycia lotnictwa zawarte w referacie gen. Zajęca były słuszne, ale nie obejmowały całości zagadnienia i nie były nowe. Oto one w skrócie:

- Dowodzenie wielkimi jednostkami lotnictwa wymaga solidnej rozbudowy łączności /posiadanie organicznych oddziałów łączności/;
- Rozpoznanie musi być wykonywane przez samoloty szybkie /o prędkości myśliwców/;

- Samoloty rozpoznawcze pola walki nie wytrzymują krytyki w świetle przeciwdziałania nieprzyjaciela. Na szczeblu GO należy stosować bliższe rozpoznanie z wypadami nad pola walki;

- Lotnictwo myśliwskie musi być ściśle powiązane z siecią dozoru i dowodzenia w powietrzu. Należy je przeszkolić w bombardowaniu z lotu nurkowego;

- Lotnictwo bombowe musi zwrócić szczególną uwagę na zwalczanie celów kolejowych, ewentualnie z lotu kozącego.

Niektóre z tych wniosków wymagały wprowadzenia zupełnie innych typów samolotów i środków naziemnych niż te, które były ówczesnie w lotnictwie polskim /łącznie z prototypami/. Mogły więc być zrealizowane nie wcześniej niż za parę lat /np. samoloty rozpoznawcze wielkiej prędkości lub do bombardowania nurkowego/.

Oceniając personel lotnictwa, gen. Zajac wyraził pogląd, że stał on na wysokim poziomie moralnym i fachowym. Tylko w niektórych dziedzinach wyszkolenie było niepełne wskutek braku odpowiedniego sprzętu /aeronawigacja, łączność radiowa w powietrzu/.

#### Departament /Dowództwo/ Lotnictwa

Departament /Dowództwo/ Lotnictwa, podobnie jak podległe mu instytucje centralne lotnictwa, ulegał ciągłym zmianom organizacyjnym i stale się rozrastał.

Pierwszy uchwytany etat Departamentu Lotnictwa na początku 1926 r. przewidywał następujący skład: szef departamentu, zastępca szefa, dwóch inspektorów /inspektor wojskowy i inspektor techniczny/, wydział ogólnooorganizacyjny, wydział zaopatrzenia, wydział balonowy oraz kierownik kancelarii, referent lotnictwa cywilnego i lekarz /34 oficerów/ oraz urzędnicy cywilni i niżsi funkcjonariusze. Pod koniec 1926 r. departament powiększył się o wydział administracyjno-techniczny /16 oficerów/ oraz o samodzielny referat lotnisk. Natomiast wydział balonowy przekształcono w samodzielny referat balonowy. Ogólny stan etatów oficerskich w departamencie wzrósł do około 50 ludzi.

W następnych latach departament stopniowo się rozrastał. W 1929 r. miał już dwóch zastępców szefa, 6 wydziałów i 4 samodzielne referaty.

W 1936 r. Departament Lotnictwa został przemianowany na Dowództwo Lotnictwa MSWojsk. i choć nie zmienił swego zasadniczego charakteru, to jednak etaty znacznie wzrosły. Od 1936 r. na czele Dowództwa Lotnictwa stali: dowódca lotnictwa, I zastępca /dowodzenia ogólnego/, II zastępca /sprawy techniczne/, III zastępca /zaopatrzenie/, szef sztabu, zastępca szefa sztabu. Ponadto w skład dowództwa wchodziły

wydziały: organizacyjny, studiów, wyszkolenia, personalny, techniczny, administracyjno-budżetowy i balonowy oraz dwa samodzielne referaty: ogólny i zasobów mob.

Szef Departamentu Lotnictwa podlegał ministrowi spraw wojskowych przez I i II wiceministra. W zasadzie szef Departamentu winien być fachowym doradcą, referując sprawy lotnicze bezpośrednio wiceministrowi. W rzeczywistości jednak było inaczej. Każdy z wiceministrów miał podległe sobie liczne biura, na czele z ich szefami oraz kierownikami wydziałów i referentami.

Departament Lotnictwa nie mógł załatwić żadnej sprawy bez potwierdzenia odpowiedniego referenta, następnie kierownika wydziału i biura. Wnioski Departamentu były traktowane przez biura I i II wiceministra jako projekty, które należy odpowiednio zredukować, okroić, uwarunkować itp. Referentami byli w większości oficerowie nie znający się zupełnie na lotnictwie i specyfice broni technicznych. Na przekonywanie ich trzeba było stracić wiele dni, a nawet miesięcy i niejednokrotnie wniosek ostatecznie był tak przerobiony, że tracił swój zasadniczy sens.

Bardzo plastycznie naświetla te stosunki raport gen. Rayskiego z 18 września 1932 r., ale są jeszcze inne przykłady trudnej sytuacji departamentu.

Sprawy sporne pomiędzy departamentem a ministerstwem najczęściej występowały w dziedzinie budżetowej i technicznej. Gen. Rayski słusznie podkreśla, że wiele niedogodności stwarzał mu brak zatwierdzonego budżetu perspektywicznego na kilka lat naprzód. W zasadzie znał on tylko budżet na jeden rok. W tych warunkach planowanie rozbudowy lotnictwa było niesłychanie trudne, zwłaszcza jeśli chodzi o przemysł. Szef Departamentu Lotnictwa, aby nie opóźnić produkcji sprzętu, musiał niejednokrotnie umawiać się z wytwórniami "na słowo" lub składać formalne zamówienia wyłącznie na swoje ryzyko.

## 2. Organizacja oddziałów liniowych

W 1921 r., w momencie przejścia do organizacji pokojowej lotnictwo dysponowało 13 eskadrami, z których utworzono trzy pułki lotnicze:

- 1 pułk lotniczy w Warszawie /ppłk pil. Camillo Perini/;
- 2 pułk lotniczy w Krakowie /ppłk pil. Ernest Cieślewski/;
- 3 pułk lotniczy w Poznaniu /ppłk pil. Aleksander Serednicki/.

1 i 3 pułk otrzymały po jednym trzyeskadrowym dywizjonie wywiadowczym oraz po jednym dwueskadrowym dywizjonie myśliwskim. 2 pułk lotniczy miał tylko jeden trzyeskadrowy dywizjon wywiadowczy. Etaty eskadr

przewidywały 6 samolotów z załogami. Ponadto w skład każdego pułku wszedł odpowiedni lotniczy dywizjon zapasowy, istniejący w okresie wojennym /w Warszawie, Krakowie i Poznaniu/ jako jednostka samodzielna.

Oprócz dywizjonów w skład każdego pułku wchodziło: dowództwo pułku, eskadra treningowa, pluton radio, pluton foto, szkoła obsługi technicznej, park lotniczy, port lotniczy i kwatermistrzostwo.

Dyslokacja pułków była uzależniona od istniejących warunków lotniskowych i lokalowych.

Wyposażenie pułków w samoloty było przypadkowe. Podjęto maksymalny wysiłek, aby przynajmniej dywizjony lub eskadry miały sprzęt jednolity. Zasadniczo były to samoloty z końca I wojny światowej, zakupywane po 1918 r. z demobilu państw zachodnich. W 1923 r. zaczęto wprowadzać samoloty budowane w Polsce według licencji włoskiej.

Pod koniec 1923 r. zlikwidowano w pułkach dywizjony zapasowe.

W początkowym okresie stany personelu i sprzętu w eskadrach były bardzo szczupłe, nie mogło więc być mowy o innym szkoleniu, jak tylko o doskonaleniu pojedynczych załóg lub pojedynczych pilotów. Aby jednak wykonywać ten minimalny program, niezbędny był personel techniczny. Tymczasem w etacie pułku nie przewidziano żadnej jednostki do służby wartowniczej i obowiązek tej służby spadł na eskadry. Ponieważ eskadry, z kolei miały bardzo mało żołnierzy bez specjalności, do pełnienia służby wartowniczej brano także obsługę techniczną samolotów, co uniemożliwiało wykonanie w tym dniu nawet minimalnego programu lotów. W szczególnie złych warunkach znalazły się pododdziały pułków o małej liczbie eskadr.

Dla racjonalnego szkolenia załóg nie obojętna była także etatowa liczba samolotów w eskadrze. Przy niepełnych stanach sześciu załóg, nie licząc ponoszonych ciężarów z tytułów urlopów, absencji chorobowej, odkomenderowań itp. zdolność ćwiczebna eskadr była bardzo mała.

Temu stanowi rzeczy usiłowano zaradzić na początku 1925 r. wprowadzając nową organizację pułków lotniczych. Rozróżniała ona dwa rodzaje pułków: "lotniczy" i "myśliwski". Dywizjony i eskadry, nazywane dotąd "wywiadowczymi", określano jako "lotnicze". W pułku lotniczym przewidziano 2 lub 3 dywizjony lotnicze i ewentualnie jeden niszczycielski. Jeden dywizjon stanowiły 2 eskadry po 10 samolotów z załogami każda. Pozostałe komórki pułku nie uległy zmianom. Natomiast pułk myśliwski miał się składać z 4 dywizjonów po dwie eskadry myśliwskie po 15 samolotów każda.

Nowa organizacja pułków lotniczych nie od razu została wprowadzona, a niektóre jej postanowienia w ogóle nie doczekały się realizacji.

W pierwszym etapie w 1925 r. w pułkach lotniczych zamiast dotychczasowego dywizjonu wywiadowczego o trzech eskadrach - zorganizowano dwa dywizjony po dwie eskadry. A zatem pułki powiększono tylko o jedną eskadrę lotniczą. Natomiast liczbę samolotów podniesiono do 10 w eskadrach zarówno lotniczych jak i w myśliwskich dopiero w 1927 r. i ten stan rzeczy przetrwał aż do 1939 r.

W okresie od lipca 1924 r. do połowy 1925 r. formowano dalsze trzy pułki lotnicze: 4 pułk lotniczy w Toruniu /23 maja 1924 r./, 6 pułk lotniczy we Lwowie /23 maja 1925 r. i 11 pułk myśliwski w Lidzie /31 maja 1925 r./.

4 pułk lotniczy powstał kosztem likwidacji Szkoły Obserwatorów i Strzelców Lotniczych w Toruniu. Przewidziano zorganizowanie w pułku dwóch dywizjonów lotniczych. Wskutek jednak małej ilości sprzętu i personelu w pułku, II dywizjon lotniczy /43 i 44 eskadra/ miał tylko niewielką kadrę i nie osiągnął zdolności ćwiczebnej. W marcu 1926 r. w pułku nakazano organizację III dywizjonu myśliwskiego /123 i 124 eskadra/.

Zorganizowanie tych trzech pułków pochłonęło cały nowo wyszkolony personel latający i techniczny lotnictwa. Ponadto uszczupliło stany istniejących już wcześniej pułków, ponownie uniemożliwiając im szkolenie.

Dalsze próby powiększenia istniejących pułków nie powiodły się. W styczniu lub marcu 1926 r. szef Departamentu Lotnictwa polecił zorganizować w 3 pułku lotniczym dwa dalsze dywizjony: III lotniczy /35 i 36 eskadra/ oraz IV myśliwski /117 i 118 eskadra/.

Dywizjony te istniały tylko "na papierze".

Był to okres wybitnie niezharmonizowanego rozwoju lotnictwa. Wyszkolenie personelu nie nadążało za nakazywanym zwiększeniem jednostek liniowych. Marian Rcmeyko pisze na ten temat.

"Słuszne i pożądane zwiększenie lotnictwa było zarządzone nieco przedwcześnie, ponieważ brak było jeszcze wówczas naturalnych podstaw rozwojowych. Przemysł krajowy nie był zorganizowany, budownictwo lotnicze nie istniało, a szkoły nie miały racjonalnych podstaw. Nowo powstałe pułki walczyły z niesłychanymi trudnościami, dającymi się porównać tylko z wojennymi warunkami organizacji".

Aby poprawić ten stan rzeczy, nowy szef Departamentu Lotnictwa pod koniec maja 1926 r. na polecenie szefa Sztabu Generalnego wydał wytyczne organizacyjne. Miały one na celu "postawienie wszystkich eskadr na jednolitym poziomie bojowym umożliwiającym prawidłowe szkolenie i skierowanie przygotowań mobilizacyjnych na realne tory". Zarządzenie

to zawierało dwa zasadnicze elementy, a mianowicie: ilościowe ustalenie eskadr oraz sposób doprowadzenia ich do pełnego stanu etatowego.

Wytyczne szefa departamentu w sposób zasadniczy uporządkowały stan eskadr i dawały gwarancję, że do końca 1926 r. wszystkie one będą uzupełnione do pełnych etatów osobowych i materiałowych i że w najbliższej przyszłości nie będzie się tworzyć eskadr bez zaopatrzenia w personel i sprzęt.

Stan lotnictwa przedstawiony w wytycznych szefa Departamentu Lotnictwa potwierdza Oddział I Sztabu Generalnego w referacie, w którym przytacza ściśle liczby personelu latającego i technicznego w lotnictwie i wojskach balonowych z września 1926 r.

Niektóre liczby podane w referacie są bardzo sugestywne i odzwierciedlają braki personalne lotnictwa. Za podstawę obliczeń przyjęto następujący stan lotnictwa: 28 eskadr, 6 kompanii balonów obserwacyjnych i 2 kompanie balonów zaporowych.

Do pełnego stanu sumarycznych etatów tych jednostek przy 6 samolotach w eskadrze we wrześniu 1926 r. brakowało 24% oficerów pilotów, 51% podoficerów pilotów, 36% oficerów obserwatorów i 11% mechaników zawodowych. W pozostałych specjalnościach, takich jak kierowcy samochodowi, radiotechnicy, specjaliści foto oraz zbrojmistrze i rusznikarze braki dochodziły do 60, a nawet do 70%.

Do pełnych etatów wojennych /10 samolotów w eskadrach/ w całym lotnictwie łącznie ze służbami i jednostkami balonowymi brakowało: 57% oficerów, 66% podoficerów zawodowych i jeszcze więcej szeregowych niezawodowych.

W referacie wzięto pod uwagę liczby personelu uczącego się i w związku z tym przewidziano, że na początku 1927 r. nastąpi całkowite uzupełnienie jednostek lotnictwa przy etatach w eskadrach po 6 samolotów, a pod koniec tego roku będzie możliwe podniesienie etatów wszystkich eskadr do 10 samolotów z załogami.

Przewidywania Oddziału I SG okazały się trafne i zostały zrealizowane na przełomie 1927/1928 r.

Wojska balonowe w momencie przejścia na organizację pokojową dysponowały trzema batalionami wyposażonymi wyłącznie w balony obserwacyjne. Podobnie jak w lotnictwie, stany osobowe były bardzo szczupłe.

Istniała także Oficerska Szkoła Aeronautyczna, przy której zorganizowano specjalny batalion sterowcowy szkolący pilotów sterowcowych. Naczelną władzą jednostek balonowych w organizacji pokojowej był Wydział Balonowy Departamentu Lotnictwa.

W latach 1923-1924 nastąpiła reorganizacja i znaczna redukcja wojsk balonowych. Utworzono jeden batalion balonowy w Toruniu składający się z czterech kompanii balonów obserwacyjnych i jednej wydzielonej kompanii balonów zaporowych w Jabłonie. Nadwyżka oficerów odeszła do szkół lotniczych.

Kompania balonów obserwacyjnych składała się z jednego balonu na uwięzi z odpowiednim wyposażeniem dodatkowym, natomiast kompania balonów zaporowych miała dwa plutony po pięć tandemów balonów zaporowych.

Oficerską Szkołę Aeronautyczną w 1924 r. zlikwidowano, wprowadzając na jej miejsce doraźnie organizowane kursy przy batalionie balonowym.

Celem dalszego usprawniania organizacji jednostek lotnictwa w latach 1928-1929 wprowadzono wiele korzystnych zmian. Zaniechano przede wszystkim tworzenia jednolitych pułków myśliwskich i przyjęto zasadę organizowania pułków mieszanych, składających się z dywizjonów różnego rodzaju lotnictwa. W konsekwencji tego w 1928 r. przemianowano dotychczasowy 11 pułk myśliwski w Lidzie na 5 pułk lotniczy, dywizjon myśliwski tego pułku skierowano do 2 pułku lotniczego w Krakowie, a II dywizjon pułku krakowskiego przeniesiono do Lidy do 5 pułku lotniczego. 1, 3 i 4 pułk miały już swoje dywizjony lotnicze i myśliwskie, a 1 pułk lotniczy miał ponadto dywizjon bombowy.

Koncepcje pułków mieszanych w naszych warunkach była słuszną, gdyż pozwalała na wspólne ćwiczenia taktyczne i zgranie poszczególnych rodzajów lotnictwa na szczeblu dywizjonów.

Ustalono, że będą organizowane następujące rodzaje eskadr: liniowe i myśliwskie /po 10 samolotów/ oraz bombowe /po 6 samolotów/ i towarzyszące /po 7 samolotów/.

Eskadry towarzyszące składały się z 2 plutonów po 3 samoloty, które mogły być użyte samodzielnie, oraz samolotu dowódcy eskadry.

Przewidywano zorganizowanie w przyszłości w każdym pułku po jednej eskadrze towarzyszącej. Jednak w 1929 r. utworzono je tylko w 4 i 6 pułku lotniczym, natomiast w czterech dalszych /1, 2, 3 i 5 pułku lotniczym/ powstały dopiero w latach 1930-1931.

Nastąpiły także zmiany w 1 pułku lotniczym. W dywizjonie bombowym zorganizowano jeszcze trzecią eskadrę, a w III dywizjonie myśliwskim dodatkowo eskadrę myśliwską nocną.

Celem usprawnienia dowodzenia jednostkami zorganizowano wówczas trzy grupy aeronautyczne:

- dowódcy 1 Grupy w Warszawie podporządkowano 1 i 5 pułk lotniczy oraz 2 baon balonów;

- dowódcy 2 Grupy w Poznaniu - 3 i 4 pułk lotniczy oraz 1 baon balonowy;

- dowódcy 3 Grupy w Krakowie - 2 i 6 pułk lotniczy.

Głównym zadaniem dowódcy grupy, określonym oddzielnym rozkazem, było nadzorowanie doskonalenia personelu latającego pułków według wytycznych szefa Departamentu Lotnictwa oraz samodzielne organizowanie ćwiczeń broni połączonych z udziałem lotnictwa, ćwiczeń o charakterze wybitnie lotniczym, gier wojennych, ćwiczeń aplikacyjnych, ćwiczeń OPL oraz wszelkiego rodzaju zawodów lotniczych i zawodów z zakresu wychowania fizycznego.

Zarówno zakres działalności dowództwa grupy, jak i skład jego sztabu nie stawiał go w rządzie dowództw przewidzianych na wypadek wojny.

Bardzo istotne zmiany wprowadzono w organizacji pułku lotniczego. Zastępca dowódcy pułku, który dotychczas był dowolnie wykorzystywany przez dowódcę, otrzymał ściśle określone zadanie. Podporządkowano mu wszystkie organa administracyjno-gospodarcze, jak: kwatermistrzostwo, park i oddział portowy. Odciążyło to znacznie dowódcę pułku od spraw administracyjnych i ułatwiło kierowanie wyszkoleniem i dowodzenie pododdziałami liniowymi.

Nieco później zastępca dowódcy pułku został mianowany komendantem bazy, którą stanowiły podległe mu oddziały.

Zamierzeniem szefa Departamentu Lotnictwa było uniezależnienie komendanta bazy od pułku. Byłaby to organizacja podobna do istniejącej już we Włoszech i stosowana w Anglii podczas II wojny światowej.

Gdyby ją wprowadzono, dowództwo pułku, po nieznacznych zmianach, mogłoby przejąć na wypadek wojny funkcję Dowództwa Lotnictwa Armii. Ułatwiłoby to powoływanie tych dowództw w trybie mobilizacyjnym. Niestety brak zrozumienia niektórych czynników przeszkodził w realizacji tego projektu.

Do spraw wyszkolenia w pułku zamiast dotychczasowego oficera taktycznego i plutonów specjalistycznych stworzono dywizjon szkolny, dysponujący eskadrą treningową i eskadrą szkolną.

Ważne też usprawnienia wprowadzono w 1929 r. w strukturze eskadr, zwłaszcza liniowych. Ogólnie zmiany te zmierzały do usamodzielnienia eskadr i przystosowania ich do potrzeb organizacji wojennej.

Eskadry liniowe otrzymały własne sekcje łączności, foto, a nieco później także uzbrojenia z niezbędnym sprzętem i wyposażeniem materiałowym. Zorganizowano też drużynę dowódcy eskadry /funkcyjni, rzemieślnicy itp./, która podlegała sierżantowi-szefowi eskadry.

W lotnictwie myśliwskim i bombowym jednostką dyspozycyjną zdolną do samodzielnego działania był dywizjon.

Eskadry myśliwskie nieco później otrzymały sekcje uzbrojenia. Zyskały więc na reorganizacji tak samo jak eskadry liniowe.

Eskadry bombowe analogicznie do innych miały wszystkie komórki niezbędne do działania. Etaty obliczone były na 6 samolotów Fokker F VII /trzyosobowe/. Eskadry towarzyszące miały plutony przystosowane do samodzielnej pracy w polu. Ściągnęły do siebie najbardziej doświadczony personel latający kosztem eskadr liniowych i bombowych.

W wyniku reorganizacji w 1929 r. stan lotnictwa wynosił: 6 pułków lotniczych, tj. 13 dywizjonów /8 liniowych, 4 myśliwskie, 1 bombowy/. W sumie były 34 eskadry /16 liniowych, 8 myśliwskich, 6 towarzyszących, 3 bombowe i 1 myśliwska nocna/.

Zmiany organizacyjne 1929 r. dotyczyły także jednostek balonowych. Baon balonowy w Toruniu otrzymał numerację: I baon balonowy. Natomiast w Jabłonnie zorganizowano II baon balonowy. Każdy z baonów składał się z dwóch kompanii balonów obserwacyjnych /1 i 2/ oraz jednej kompanii balonów zaporowych.

Po tych zmianach zarówno pułki lotnicze, jak i ich pododdziały, a także wojska balonowe uzyskały znacznie lepsze możliwości doskonalenia załóg i personelu pomocniczego. Nowa struktura pododdziałów do szczebla dywizjonu upodobniła się do etatów wojennych, ułatwiła także w znacznym stopniu ich udział w ćwiczeniach z wojskami i przygotowanie mobilizacyjne.

W latach 1930-1935 szef Departamentu Lotnictwa spowodował dalsze zmiany, choć nie były one tak radykalne, jak w latach 1928-1929. W 1931 roku rozwiązano dowództwo 2 Grupy Aeronautycznej, 3 pułk lotniczy przydzielono 3 Grupie Aeronautycznej w Krakowie, a 4 pułk lotniczy oraz 1 baon balonowy - 1 Grupie Aeronautycznej w Warszawie.

Nie można ustalić dat wystawienia nowych jednostek liniowych w tym okresie, wiadomo natomiast, że utworzono wówczas: dowództwo IV dywizjonu myśliwskiego oraz 113 i 114 eskadrę myśliwską w 1 pułku lotniczym; 123 eskadrę myśliwską w 2 pułku lotniczym; 133 eskadrę myśliwską w 3 pułku lotniczym; 143 eskadrę myśliwską w 4 pułku lotniczym; dowództwo I dywizjonu liniowego i 56 eskadrę towarzyszącą oraz przemianowano 54 eskadrę liniową na 51 w 5 pułku lotniczym, 66 eskadrę towarzyszącą utworzono w 6 pułku lotniczym.

Po tych zmianach ogólna ilość eskadr wzrosła do 42.

Kolejna reorganizacja lotnictwa, spowodowana potrzebami przygotowań do zadań obrony kraju, nastąpiła w latach 1936-1937. W 1936 r. zreformowano instytucje centralne i szkolnictwo, w następnym roku - oddziały liniowe.

Zmieniono układ grup aeronautycznych przemianowując je równocześnie na lotnicze. I Grupie Lotniczej w Warszawie oprócz 1 i 5 pułku lotniczego przydzielono 6 pułk lotniczy i II baon balonowy, a zabrano 4 pułk lotniczy, podporządkowując go dowódcy 3 Grupy Lotniczej.

W ten sposób 1 Grupa objęła formacje rozlokowane we wschodniej, a 3 Grupa - w zachodniej Polsce.

Jednocześnie utworzono w 1,2,3 i 4 pułku lotniczym nowe eskadry towarzyszące /16,26,36 i 46/ oraz we wszystkich pułkach dowództwa dywizjonów towarzyszących. Każdy pułk od 1937 r. miał dywizjon towarzyszący o dwóch eskadrach, a w dywizjonach liniowych pozostały tylko eskadry liniowe. Posunięcie to miało na celu dalsze usprawnienie wyszkolenia w zakresie przewidzianych dla każdego rodzaju lotnictwa zadań bojowych.

Pułki miały teraz po dwie, trzy lub cztery eskadry liniowe. W tym ostatnim wypadku pozostawiono dwa dywizjony po dwie eskadry, w innym - jeden dywizjon dwu-lub trzyeskadrowy.

Ponadto utworzono dywizjony myśliwskie w 5 i 6 pułku lotniczym, ponieważ dotychczas jeszcze ich nie miały. Zrobiono to w ten sposób, że 3 i 4 pułk lotniczy oddały trzecie eskadry swoich dywizjonów /133 i 143/ do 5 i 6 pułku lotniczego. Te zaś z kolei sformowały drugą eskadrę myśliwską i dowództwo dywizjonu zmieniając odpowiednio numerację.

Z dniem 1 lipca 1937 r. utworzono w 1 pułku lotniczym stanowisko dowódcy zgrupowania myśliwskiego, któremu podporządkowano III i IV dywizjon myśliwski. Było to zapoczątkowaniem organizacji zgrupowań myśliwskich o składzie większym niż jeden dywizjon. Niestety ta tendencja występująca od 1939 r. nie była dalej rozwijana.

Po reorganizacji w 1937 r. w lotnictwie było 48 eskadr, w tym: 17 liniowych, 15 myśliwskich, 12 towarzyszących, 3 bombowe i 1 myśliwska nocna. Liczba dowództw dywizjonów wzrosła z 16 do 22.

Powyższe zmiany w pułkach lotniczych były i tym razem poprzedzone intensywną pracą szkół lotniczych oraz przeprowadzoną o rok wcześniej reorganizacją instytucji centralnych.

Rozbudowę lotnictwa w 1937 r. można uważać za pierwszy krok realizacji planu KSUS /Komitet do Spraw Uzbrojenia i Sprzętu/ przewidzianej na rok budżetowy 1937-1938. Na pełną realizację zamierzeń dowódcy lotnictwa na ten rok nie starczyło kredytów, gdyż - jak wspomniano - budżet lotnictwa wzrósł tylko nieznacznie.

Liczba jednostek lotnictwa w 1937 r. wzrosła o sześć eskadr. Ponadto nastąpiła znaczna rozbudowa instytucji centralnych i szkolnictwa.

Utworzenie w latach 1936-1937 Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa, Wyższej Szkoły Lotniczej i Sztabu Lotniczego przy Sztabie

Głównym oraz wysłanie sześciu starszych oficerów na placówki dyplomatyczne sprawiło, że z istniejących poprzednio formacji odeszła część kadry dowódczej i starszych doświadczonych oficerów i trzeba było ich zastąpić młodszymi.

W istniejących wówczas warunkach wzrostu lotnictwa było zupełnie zrozumiałe, że kadra dowódcza musiała się odmładzać, co zresztą na stanowiskach dowódców eskadr i dywizjonów było zjawiskiem korzystnym. Potwierdziła to rzeczywistość. W latach 1937-1939 na dowódców eskadr, a nawet dywizjonów /myśliwskich/ awansowali młodszy oficerowie, przeważnie z promocji 1927 i 1928 r., a więc po 9-10 latach służby w linii. W pełni zdali oni egzamin w wojnie obronnej 1939 r.

Przejście na nowe typy samolotów, zwłaszcza w eskadrach liniowych z dwu - na trzy osobowe oraz zwiększenie ogólnej liczby eskadr pociągnięło za sobą chwilowy niedobór mechaników o około 20%. Stan załóg w tym czasie w przybliżeniu wynosił: piloci w eskadrach myśliwskich - 100%, w eskadrach liniowych i towarzyszących - 90% obserwatorzy w eskadrach liniowych i towarzyszących - 90%, obserwatorzy w eskadrach liniowych i bombowych - 80%, w towarzyszących - 90%, strzelcy samolotowi w eskadrach liniowych - 80%, w bombowych - 100%.

W sumie w latach 1937-1939 warunki doskonalenia kadry zawodowej w pułkach były dobre. Braki strzelców samolotowych oraz mechaników i innych specjalistów z obsługi technicznej zostały usunięte dość szybko przez tworzenie dodatkowych kursów specjalistycznych.

Doskonalenie personelu latającego, technicznego i dowódczego w tym okresie stało pod znakiem ostatecznego szlifowania bojowego.

W 1939 r. w obliczu wojny rozwiązano te eskadry, w których nie udało się usunąć braków sprzętu w ciągu półtora roku. Stan liczebny eskadr zmniejszył się o 5. Zmiany były następujące: w 3 pułku lotniczym rozformowano 35 eskadrę liniową, w 6 pułku lotniczym - 61 i 62 eskadrę liniową, uzupełniając ich kosztem inne eskadry tych pułków. Ponadto w 1 pułku lotniczym rozformowano dowództwo I dywizjonu liniowego i obie eskadry liniowe /11 i 12/, lecz na ich miejsce zorganizowano dowództwo XV dywizjonu bombowego oraz 216 i 217 eskadrę bombową. Dowództwo dotychczasowego II dywizjonu bombowego przemianowano na dowództwo X dywizjonu bombowego. Zabrano z tego dywizjonu 213 eskadrę bombową, która została przeniesiona do Małaszewicz koło Brześcia nad Bugiem, gdzie miała pełnić funkcję eskadry zapasowej dywizjonów "Łosi". Wszystkie eskadry bojowe "Łosi" otrzymały po 9 samolotów z załogami. W 1 pułku lotniczym rozformowano także eskadrę myśliwską nocną w służonym przewidywaniu, że Niemcy nie będą przeprowadzać bombardowań w nocy.

Ogólnie więc 1 pułk lotniczy w przededniu wojny został uszczuplony o dwie eskadry, ale uwzględniając rozrost eskadr bombowych można uważać, że utrzymał się w dotychczasowej sile.

W związku z przejściem w stan wojenny zaszły zmiany w lotnictwie liniowym. Skasowano dowództwa dywizjonów, pozostawiając tylko dwa /I dywizjon 2 pułku lotniczego i II dywizjon 6 pułku lotniczego/, które przemianowano na II i VI dywizjony bombowe. Podobnie eskadry tych dywizjonów przemianowano na bombowe /21, 22 oraz 64 i 65 eskadra/. Również 55 eskadrę 5 pułku lotniczego przemianowano na bombową /samodzielną/. Pozostałe eskadry liniowe przemianowano na rozpoznawcze. Zlikwidowano także wszystkie dowództwa dywizjonów towarzyszących, a eskadry przemianowano na obserwacyjne.

Po tych zmianach stan pododdziałów lotnictwa bojowego był następujący: 11 dowództw dywizjonów, w tym 7 myśliwskich i 4 bombowe oraz 43 eskadry, w tym 7 rozpoznawczych /samodzielnych/, 15 myśliwskich, 12 obserwacyjnych, 4 bombowe "Łosi" i 5 bombowych "Karasi".

#### Morski Dywizjon Lotniczy /MDLot/

W 1920 r. po zajęciu Pomorza grupa lotników z por. mar. pil. Karolem Trzaską-Ourskim na czele zabezpieczyła ponemiecką bazę lotnictwa morskiego w Pucku.

W 1921 r. utworzono w Pucku Morski Dywizjon Lotniczy podległy Departamentowi Lotnictwa. Składał się on z dwóch eskadr po 6 samolotów /wywładowcza i treningowa/.

Dywizjon miał samoloty: ponemieckie Friedrichshafen, włoskie Macchi zakupione w 1921 r. i parę innych starych typów, a od 1924 r. francuskie wodnopłatowce Schreck. Od tegoż roku rozpoczęło się normalne szkolenie i taktyczna współpraca z marynarką wojenną.

W 1929 r. MDLot został wyłączony z lotnictwa i podporządkowany Kierownictwu Marynarki Wojennej.

Jedynie personel latający i techniczny był szkolony w szkołach lotnictwa lądowego.

Od 1933 r. MDLot miał samoloty polskiej konstrukcji "Lublin" R XIII bis na pływakach i częściowo nieco wolniejszy R VIII, a od 1934 r. R XIII D na pływakach. Dopiero na konferencji u szefa Sztabu Głównego 19 grudnia 1937 r. zapadła decyzja zakupu we Włoszech 6 samolotów Cant Z. 506 B. Umowę podpisano 30 lipca 1938 r. Były to samoloty: bombowo-torpedowe 3 silnikowe /po 770 KM/ rozwijające prędkość 390 km/h. Pierwszy Cant przybył lotem do Polski 25 sierpnia 1939 r., był jednak nie uzbrojony. W Polsce nie było odpowiednich torped ani bomb.

### III. SZKOLENIE I DOSKONALENIE KADR LOTNICZYCH

#### 1. Organizacja szkolnictwa

Z chwilą przejścia lotnictwa na stopę pokojową szkolnictwo musiało rozwiązać wiele problemów. Szczupłe stany osobowe eskadr w końcowej fazie wojny zmalały jeszcze bardziej wskutek demobilizacji. Personel tych eskadr niejednokrotnie wymagał dodatkowego przeszkolenia fachowego, gdyż w okresie wojny uzupełnienia stanu osobowego bywały często przypadkowe. Część obserwatorów, zwerbowanych z innych rodzajów broni, nie była w ogóle przeszkolona i tylko praktycznie opanowała swój fach. Personelu technicznego było za mało, aby zaspokoić potrzeby eskadr po ich uzupełnieniu sprzętem. Część doświadczonej kadry zawodowej przeszła do nowo powstałych pułków i rozbudowujących się instytucji centralnych.

Przed szkolnictwem stanęło zadanie wyszkolenia pilotów, obserwatorów, strzelców samolotowych, mechaników brygadzystów, specjalistów łączności, fotografii, uzbrojenia i metrologii. Należało wyzkoleić taką liczbę personelu, która zapewniłaby uzupełnienie braków oraz stworzyła rezerwę dla nowo organizowanych jednostek, w związku z czym plany szkolnictwa musiały wybiegać daleko w przyszłość. Czas pokojowy zmienił dorywczy charakter szkolenia. Trzeba było wyeliminować wszelkie cechy pośpiechu i przypadkowości.

W 1921 r. Departamentowi Lotnictwa MSWojsk. podlegały trzy szkoły lotnicze: Niższa Szkoła Pilotów w Bydgoszczy, Wyższa Szkoła Pilotów w Grudziądzu oraz Szkoła Obserwatorów i Strzelców Lotniczych w Toruniu.

Ponadto w dywizjonach zapasowych 1, 2 i 3 pułku lotniczego istniały szkoły mechaników lotniczych, w których kształcono mechaników-brygadzystów spośród podoficerów nadterminowych i zawodowych. Pod koniec 1923 r. dywizjony zapasowe pułków rozwiązano, a ich funkcje w odniesieniu do szeregowych z kontyngentu przejęły inne komórki pułku. Natomiast zawodowych mechaników lotniczych szkolono odtąd centralnie w szkołach mechaników organizowanych przez Departament Lotnictwa.

Zmiany w organizacji szkolnictwa lotniczego w latach 1921-1939 były następujące:

Od 1921 r. działała w Bydgoszczy Szkoła Mechaników Lotniczych, podlegała Centralnym Zakładom Lotniczym w Warszawie. Początkowo szkoliła ona specjalistów dla tych zakładów. Ponieważ wykazała się bardzo dobrymi wynikami, departament przejął ją i rozwinął w Centralną Szkołę Mechaników Lotniczych, która od 1924 r. dostarczała całemu lotnictwu mechaników-brygadzystów oraz podoficerów innych specjalności technicznych.

W maju 1924 r. zlikwidowano Szkołę Obserwatorów i Strzelców Lotniczych w Toruniu.

5 listopada 1925 r. powstała w Grudziądzu Oficerska Szkoła Lotnicza /OSL/, którą 14 kwietnia 1927 r. przeniesiono do Dębłina, a nieco później przemianowano na Szkołę Podchorążych Lotnictwa /SPL/ - Klasa Taktyczna. Szkoła miała dwuletni program nauczania i do 1934 r. przeszkalała młodych ludzi na obserwatorów lotnictwa. Po roku pobytu w pułku absolwenci SPL mogli ubiegać się o przeszkolenie na pilotów na specjalnych kursach pilotażu dla młodszych oficerów lotnictwa.

W początkowym okresie szkoły pilotów w Grudziądzu i Bydgoszczy przeszkalały oficerów i podoficerów innych broni. Po utworzeniu OSL nabór tych oficerów zmniejszył się. 30 listopada 1926 r. Niższa Szkoła Pilotów została przemianowana na Centralną Szkołę Podoficerów Pilotów /CSPP/. Miało to niewątpliwy związek z istniejącym już wtedy projektem scentralizowania całego wyszkolenia oficerów lotnictwa w Dęblinie, a podoficerów lotnictwa w Bydgoszczy.

Z chwilą przeniesienia Szkoły Oficerów Lotnictwa z Grudziądza do Dębłina w kwietniu 1927 r., w Grudziądzu zorganizowano Lotniczą Szkołę Strzelania i Bombardowania /LSSiB/. Skupiała ona wyszkolenie strzeleckie i bombardierskie obserwatorów, pilotów i strzelców samolotowych całego lotnictwa. Ponadto - wbrew nazwie - prowadziła również Kurs Wyższego Pilotażu, który przejął pracę rozformowanej Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu. W ten sposób w Grudziądzu pozostała tylko jedna szkoła, co było o tyle ważne, że lotnisko grudziądzkie oraz pomieszczenia mieszkalne były bardzo szczupłe.

Zasadnicze zmiany w szkolnictwie, podobnie jak w jednostkach liniowych, nastąpiły w 1929 r. Główny sens tych zmian polegał na powołaniu trzech ośrodków szkoleniowych, z których każdy miał się specjalizować w nauczaniu innej dziedziny lotnictwa. I tak w Dęblinie skupiono szkolenie oficerów lotnictwa, w Bydgoszczy - szkolenie podoficerów zawodowych lotnictwa o różnych specjalnościach, a Grudziądz pozostał ośrodkiem szkolenia specjalistycznego w dziedzinie strzelania, bombardowania i uzbrojenia.

Tak więc według nowej organizacji z 1929 r. lotnictwo miało następujące ośrodki szkolenia personelu latającego i technicznego. Centrum Wyszokolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie /CWOL/, Centrum Wyszokolenia Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy /CWPL/, Lotniczą Szkołę Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu /LSSiB/.

Wszystkie te ośrodki w zasadzie szkoliły kadry zawodowe lotnictwa i rezerwy personelu latającego. Szkolenie szeregowych z kontyngentu prowadziły pułki lotnicze, we własnym zakresie. Jednak po zlikwidowaniu

w 1923 r. dywizjonów zapasowych w pułkach, powstała potrzeba zorganizowania organu szkolącego szeregowych z kontyngentu na użytek wszystkich pozapułkowych formacji, zakładów i dowództw lotniczych. W tym celu na przełomie 1923/1924 r. zorganizowano w Poznaniu /na Sołaczu/ Oddział Służby Lotnictwa, który w 1929 r. przemianowano na Batalion Lotnictwa. Dowódcą batalionu był ppłk obs. Edward Karaś.

Oprócz wymienionych tu ośrodków departament, w trosce o zabezpieczenie ciągłego dopływu specjalistów lotniczych do pułków, organizował szkolenie na jednorazowych lub periodycznych kursach. Obejmowały one, zarówno wyszkolenie taktyczne, jak i techniczne. Organizowano więc kursy aplikacyjne obserwatorów i pilotów dla oficerów innych broni, kursy taktyczne dowódców eskadr, kursy wyższego pilotażu dla pilotów liniowych, kursy strzelców samolotowych, dodatkowe kursy mechaników itp.

Dalsze zmiany w szkolnictwie były następujące:

Jesienią 1934 r. w CWPL została zorganizowana Szkoła Podchorążych Lotnictwa - Klasa Techniczna. Celem szkoły było dostarczanie lotnictwu potrzebnych oficerów-inżynierów o specjalności lotniczej. Cykl nauczania trwał trzy i pół roku.

W grudniu 1936 r. szkołę tę przeniesiono do Warszawy, gdzie pozyskano jako wykładowców profesorów wyższych uczelni, co bardzo podniosło poziom nauczania. W 1937 r. nastąpiła dalsza reorganizacja szkolnictwa lotniczego. Powołano Komendę Grupy Szkół Lotniczych z siedzibą w Warszawie, której podporządkowano wszystkie szkoły lotnicze /z wyjątkiem Wyższej Szkoły Lotniczej przy WSWojsk./.

Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie przemianowano na Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 /CWL nr 1/, a Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy - na Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 2 /CWL nr 2/.

Wyszkożenie praktyczne /na samolotach/ Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa z CWL nr 1 przeniesiono do Radomia, z tym że wyszkolenie teoretyczne w dalszym ciągu odbywało się w Dęblinie.

W 1938 r. CWP nr 2 wraz z podległymi szkołami przeniesiono do Krosna, gdzie wybudowano nowy węzeł lotnisk.

W 1937 r. rozformowano lotniczą Szkołę Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Pozostawiono jedynie kurs Wyższego Pilotażu pod nazwą Wyższej Szkoły Pilotażu /WSP/, która w dalszym ciągu działała jako jednostka samodzielna.

Wiosną 1937 roku ze względu na zagrożenie ze strony Niemiec, WSP ewakuowano z Grudziądza na lotnisko Ułęż pod Dęblinem i podporządkowano komendantowi CWL nr 1.

Zmienne koleje przechodził ośrodek szkolący szeregowych z kontyngentu dla formacji pozaliniowych. Batalion lotnictwa w Poznaniu w końcu 1932 r. został rozformowany. Dopiero w 1936 r. utworzono w Dęblinie Tymczasowy Ośrodek Szkolenia Specjalistów Lotnictwa, który miał podobne zadanie i podlegał komendantowi CWOL. W sierpniu 1937 r. ośrodek ten przemianowano na Batalion Szkolny Lotnictwa z równoczesnym przeniesieniem do Świecia i nadaniem mu charakteru jednostki macierzystej podporządkowanej wprost Dowództwu Lotnictwa.

## 2. Doskonalenie personelu latającego i dowódczego w pułkach

Szkoły lotnicze dawały tylko podstawowe wiadomości o pracy personelu lotniczego, dlatego dalsze podnoszenie kwalifikacji następowało dopiero w pułkach lotniczych.

Doskonalenie personelu latającego w pułkach lotniczych składało się ze szkolenia na ziemi i w powietrzu. Obejmowało ono szkolenie indywidualne, zespołowe, taktyczno-bojowe przygotowawcze oraz taktyczno-bojowe i operacyjne w ćwiczeniach z wojskami.

Przedmiotem doskonalenia kwalifikacji dowódców na ziemi było nauczanie taktyki wszystkich rodzajów lotnictwa ze szczególnym uwzględnieniem jednostek, którymi dowodzili oraz poznanie przez nich działań innych rodzajów broni i broni połączonych w zakresie taktyki lub operacji zależnie od stopnia dowodzenia. Dalszym celem doskonalenia dowódców było wyrobienie umiejętności formułowania zadań dla załóg, utrzymania dyscypliny ogólnej i przeciwlotniczej na lotnisku, czuwanie nad bezpieczeństwem swego oddziału, zapewnienie mu środków walki i zaopatrzenia.

Doskonalenie kadry dowódczej w powietrzu polegało na nabyciu umiejętności prowadzenia swego zespołu i kierowania nim w walce. Prócz tego każdy dowódca, będąc członkiem załogi jednego z samolotów swojej jednostki, musiał bezbłędnie opanować cały materiał przerabiany przez resztę personelu latającego.

Uwieńczeniem edukacji poszczególnych załóg, zespołów i kadry dowódczej był ich udział w ćwiczeniach z wojskami oraz udział w manewrach i koncentracjach lotnictwa, na których eskadry /dywizjony/ zdawały swój ostateczny egzamin pod względem wyszkolenia taktyczno-bojowego i dowodzenia.

W praktyce w ciągu 18 lat /od 1921 do 1939 r./ możliwości doskonalenia personelu latającego w pułkach lotniczych nie były jednakowe. Wzrastały w zależności od ulepszenia organizacji oraz wyposażenia pułków i eskadr. Ponadto w ciągu tych lat otrzymywano ze szkół absolwentów o różnym poziomie - zasadniczo im później, tym lepiej i w szerszym zakresie wyszkolonych.

### 3. Ogólna charakterystyka personelu lotniczego

W pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości personel latający stanowili oficerowie i podoficerowie zawodowi państw zaborczych, Legionów i przybyłej z Francji armii gen. Hallera. Część z nich uczestniczyła w I wojnie światowej, w lotnictwie, pozostali zaś, pochodzący z innych broni, byli przeszkoleni w szkołach pilotów lub obserwatorów w latach 1919-1920.

Typ lotnika, jaki wykształcił się po przejściu na stopę pokojową w 1921 r., miał swoje dodatnie i ujemne strony. Wojna, jak każda niebezpieczna przygoda, sprzyja życiu się ludzi, wyrobieniu wielkiego poczucia solidarności, stąd koleżeństwo, ale też i pewna kastowość, objawiająca się lekceważeniem tych, którzy przychodzili do lotnictwa później, a nie latali w czasie wojny. Loty bojowe przyczyniły się do wyrobienia takich cech, jak odwaga, zdecydowanie i dziarskość. Niemniej jednak nieregularny tryb życia, ryzyko - wielokrotnie zwiększone niedoskonałością sprzętu i słabość dorywczej organizacji jednostek lotniczych - wytworzyły pewną specyficzną determinację /polskie: jakoś to będzie/ i pewne rozluźnienie dyscypliny. Stąd typ lotnika frontowego - odważnego, ryzykanckiego, ale też skórego do "bitki i wypitki".

Inny typ lotnika przedstawiali lotnicy tyłowi, którzy nie otarli się o front. Byli to ludzie spokojniejsi, o mniejszej fantazji, ale w okresie pokojowym może nawet bardziej przydatni przy żmudnym organizowaniu całego lotnictwa na nowych zasadach.

W czasie tej pracy spotkali się ludzie o bardzo zróżnicowanym pochodzeniu, wykształceniu i walorach moralnych, a nade wszystko różnym wychowaniu i mentalności /rosyjska "dusza na rąspaszku", niemiecki dryl i austriacki biurokratyzm/. Mówili także różnym językiem, zwłaszcza fachowym i technicznym.

Najbardziej krytyczne pod tym względem były lata 1921-1923. Później rozpoczął się proces unifikacji i kształtowania się nowego typu lotnika polskiego. Złożyło się na to kilka przyczyn: przemieszanie ludzi "frontowych" i "tyłowych", duży napływ do lotnictwa oficerów i podoficerów innych broni solidnie przeszkolonych w szkołach pilotów i obserwatorów, pojawienia się regulaminów i zarządzeń normujących różne dziedziny pracy w lotnictwie, wreszcie otrzymanie nowego jednolitego sprzętu i coroczne szczegółowe regulowanie przez Departament Lotnictwa zasad szkolenia i doskonalenia personelu.

Podniosła się znacznie dyscyplina, lotów, ustawała zbędna brawura /np. przeloty pod przęsłem mostu, akrobacja nad samą ziemią, oczywiście

na oczach kolegów itp./ oraz hegemonia pilotów nad obserwatorami, która jeszcze w latach 1922-1924 pojawiała się tu i ówdzie w pułkach lotniczych. Pilot przestał być tylko "knyplarzem", w tym czasie bowiem szkoły pilotów zwróciły większą uwagę na ogólnolotnicze wykształcenie pilota, a nie tylko na naukę latania.

Za ostateczny termin kształtowania się nowego typu lotnika latającego można przyjąć lata 1928-1930. W tym okresie w pułkach lotniczych dał się odczuć przypływ /od 1927 r./ nowej kadry, tj. absolwentów Szkoły Podchorążych Lotnictwa, wychowywanych w duchu najlepszych tradycji lotniczych i wszechstronnie wyszkolonych. Równocześnie podniósł się poziom dyscypliny ogólnej w pułkach, odpadli "ostatni mohikanie" hołdujący alkoholowym libacjom. Około 1930 r. szef Departamentu Lotnictwa zakazał sprzedaży alkoholu w kasynach oficerskich i podoficerskich na lotniskach. Samo życie w pułkach lotniczych, duża ilość zajęć, odmłodzenie korpusu oficerskiego - wytworzyły inny charakter stosunków służbowych i pozasłużbowych.

Trzeba podkreślić, że wówczas pułki lotnicze stały przeważnie w dużych miastach, gdzie łatwo było o zorganizowanie życia towarzyskiego. Kasyna oficerskie stały się ośrodkiem życia kulturalnego i koleżeńkiego oficerów i ich rodzin. Nierzadko też organizowano wszelkiego rodzaju imprezy z udziałem zaproszonych gości. Życie towarzyskie w pułku i kontakty ze społeczeństwem zależały w dużej mierze od osobowości i inwencji dowódcy pułku. Kasyna odgrywały także dużą rolę w stosunkach międzypułkowych. W owym czasie stosowano bowiem przeloty wieloetapowe i lądujący "goście" z innych formacji lotniczych mogli się spotkać z kolegami, odnowić stare znajomości, a przy okazji posilić się przed dalszym etapem lotu.

Na specjalne wyróżnienie zasługują wysokie kwalifikacje i moralna postawa podoficerów zawodowych personelu latającego i technicznego, rekrutujących się z najbardziej przedsiębiorczych jednostek innych broni lub z własnego narybku - z poborowych, którzy pozostali na nadterminowych, a później awansowali na podoficerów zawodowych. Podoficerowie ci również organizowali współzycie rodzin i społeczeństwa, a pomocne w tym były doskonale prowadzone kasyna podoficerskie.

Nie można zaprzeczyć, że w życiu pułkowym występowała, zgodna z duchem tych czasów, pewna odrębność życia towarzyskiego rodzin oficerskich i podoficerskich, choć nie było w tym względzie jakichś rażących zadrążeń.

Zupełnie inaczej natomiast kształtowały się w lotnictwie stosunki służbowe oficerów, podoficerów, a nawet szeregowców. Dyscyplina w puł-

kach lotniczych była oparta na poczuciu obowiązku, koleżeństwie i wspólnym zamiłowaniu do służby w powietrzu. Sprzyjała temu specyfika lotnictwa, które wciąż ponosiło straty, dlatego w stosunkach między dowódcami a podwładnymi pozostało coś z atmosfery wojennej - jej dodatnich cech w obcowaniu międzyludzkim. Załogi samolotów były mieszane, a wspólne przeżycia i niebezpieczeństwa umacniały ich więź. Nie raz przecież życie oficera obserwatora czy dowódcy zależało od umiejętności pilota kaprała /np. przy przymusowym lądowaniu w terenie, dostaniu się w strefę burzy itp./. Od dobrej pracy mechanika zależała sprawność samolotu, a tym samym bezpieczeństwo załóg w powietrzu. Na tym tle musiała się wytworzyć atmosfera pełnego zaufania i szacunku personelu latającego do pracy mechaników i innych specjalności lotniczych.

Żołnierze kontyngentu bardzo szybko dostrajali się do ogólnej atmosfery panującej w pułku. Oczywiście na początku podczas szkolenia rekruckiego musieli przejść, jak w całym wojsku - przez ciernistą drogę przeobrażania się cywila w żołnierza. Później jednak przeważała ich część zdobywała jedną ze specjalności lotniczych i stawała się potrzebnym, a często niezastąpionym elementem funkcjonowania eskadry.

Dużą rolę w wychowaniu żołnierza lotnictwa odegrało także współzawodnictwo załóg, zespołów lub pododdziałów w różnych dziedzinach wyszkolenia lotniczego. Największym chyba bodźcem dla eskadr były dobre wyniki ogólne z corocznych ćwiczeń letnich. Dowódca eskadry, który potrafił odpowiednio pokierować personelem, osiągał nieprzeciętne wyniki.

Personel lotniczy zachęcano do uprawiania ćwiczeń fizycznych i sportu. Kilka pułków i ośrodków szkoleniowych miało stadiony sportowe, uprawiano lekkoatletykę, grano w piłkę nożną. Tradycyjną grą była siatkówka. Mecze siatkówki rozgrywano nie tylko w garnizonie, ale przede wszystkim podczas ćwiczeń letnich na lotniskach polowych. Niektóre pułki organizowały także naukę pływania na basenach, w miastach, gdzie to było możliwe. Uprawiano także narciarstwo. Lotnicy byli wysyłani na wojskowe kursy narciarskie, a od 1934 r. Departament Lotnictwa organizował takie kursy dla całego lotnictwa. Tak np. w dniach 4-25 lutego 1936 r. zorganizowano kurs narciarski w Worochcie. Wszystkie pułki lotnicze wysłały na ten kurs około 75% personelu latającego. Wyszkolenie w pułkach w tym okresie było zawieszane. Podobny kurs odbył się w 1938 r. w Krynicy.

Praca w powietrzu wybitnie odpowiadała naturze Polaków. Pogarda śmierci, niepowstrzymany poryw w walce, to przecież cechy od najdawniejszych lat charakteryzujące żołnierza polskiego.

Wszystko to złożyło się na ukształtowanie, na kilka lat przed wojną 1939 r., nowego typu lotnika. Był to oficer lub podoficer zawodowy o dziarskiej postawie, wielkim poczuciu obowiązku, odważny, z dużym zamiłowaniem traktujący swój fach, przeważnie energiczny, w miarę ryzykancki, umiejący zachować spokój kiedy tego wymagała sytuacja. Z takiego typu personelu latającego wyłoniła się kadra młodych dowódców /eskadr, dywizjonów/, która wzięła udział w wojnie 1939 r.

Losy starej generacji lotników z czasu wojny potoczyły się różnie. Oni to oczywiście utworzyli pierwszą kadre dowódczą w lotnictwie i objęli odpowiedzialne funkcje pozaliniowe. Duża część z nich starała się od razu ukończyć wyższe studia taktyczne lub techniczne /oficerowie dypl., inżynierowie/ albo zdobyć jakąś specjalność lotniczą i to ugruntowywało ich pozycję w lotnictwie. Z pozostałych tylko mała część najzdolniejszych oficerów liniowych doszła do najwyższych stanowisk w pułkach lotniczych lub szkolnictwie, bo przecież w lotnictwie tych stanowisk było bardzo mało /dowódcy pułków i ich zastępcy, komendanci szkół, znikoma ilość stanowisk w sztabach/.

Reszta starej generacji utknęła w randze kapitana lub majora, górną granicą stało się dla nich osiągnięcie stanowisk dowódcy dywizjonu w linii lub równorzędnego - w administracji i szkolnictwie. Część przeszła do służby technicznej. W latach 1934-1938 stosunkowo duża liczba oficerów lotnictwa przeszła do rezerwy przeważnie w stopniu majora.

Podoficerowie piloci lub mechanicy z czasów wojny, jeśli nie przeszli do rezerwy po demobilizacji w 1921 r., pozostali na swoich stanowiskach lub zasilili przemysł lotniczy. W tych czasach szczytowym osiągnięciem podoficera nie mającego natury był stopień chorążego.

Do ogólnej charakterystyki stosunków w lotnictwie polskim okresu międzywojennego, nieco odmiennych niż w innych armiach, należy dodać, że wszystkie stanowiska pozaliniowe w pułkach, szkolnictwie, sztabach i dowództwach /nawet administracyjne/ były obsadzone przez personel latający, który miał obowiązek wylatania minimalnej ilości eżeściu godzin na pół roku. To oczywiście w skali całego lotnictwa było niezmiernie korzystne.

x

x

x

W rozdziale o doskonaleniu personelu latającego w pułkach lotniczych omówiono tylko niektóre fragmenty tego materiału dotyczące

pewnych okresów lub ćwiczeń, trzeba jednak podkreślić, że praca ta trwała nieustannie. Szkoła ognia lotniczego i ćwiczenia z wojskami od 1927 r. powtarzały się corocznie i były nieomylnym sprawdzianem poziomu wyszkolenia poszczególnych załóg i całych jednostek.

Dwustronne ćwiczenia międzydywizyjne i wielkie manewry wojsk umożliwiały sprawdzenie umiejętności taktyczno-bojowych dowódców lotniczych, ich współpracy ze sztabami, pojmowania przeprowadzonych operacji i wnioskowania, jakie zadania w tych działaniach mogą przypaść lotnictwu.

Praca w pułkach nie poszła na marne i dała nam w 1939 r. załogi i dowódców pododdziałów dużej klasy.

