

NACZELNE DOWODZTWO W.P.

Warszawa, dnia 18. marca 1920 roku.

/SZTAB GENERALNY/.

Oddział III.

Nr. 2002/III.

29057

DO

ADJUTANTURY GENERALNEJ

B e l w e d e r .

Otrzymany przezemnie anonim w sprawie lotnictwa, przesy-
łam do wiadomości.

Za zgodność:

Stankiewicz

ppułk. szt. gen..

General p.o. Szefa Sztabu Gen.

/-/ H A L L E R

General-ppor.

NACZELNE DOWODZTWO WOJSK POLSKICH
ADJUTANTURA GENERALNA
WARSZAWA

L. Dz. 29057 dnia 22/07 1920 r.
1. załącz. Wydział.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

356

20

KILKA SŁÓW O LOTNICTWIE W POLSCE.

Tajemnica Poliszynela.

Mimo wszystkich dowodów, fałszywych zaprodukowań, wszystkich czynów walecznych, dekenanych poświęceń, wszystkich perebionych obietnic i wszystkiego tego, czego można było się spodziewać, cały świat wie o tym, że lotnictwo polskie nie istnieje, że nie istniało nigdy...

Lotnictwo francuskie było zdumiewającym odkryciem w latach wojny; od czasu zawieszenia broni pozostawiło światu niezatarte wspomnienie.

Lotnictwo polskie, idąc śladami lotnictwa francuskiego winne było przejść jednym zamachem wszystkie etapy przygotowań, które tak drogę kosztowały Francję, wykorzystać jej okrutne doświadczenia jeżeli uczeń zdobywa się na krytykę nie jest że to winą nauczyciela. Bez wahania odpowiem: TAK.

Kogo zatem należy uważać za odpowiedzialnych?

Polska przesłała Francję o zorganizowanie i rozwinięcie jej lotnictwa, powierzając swych uczniów instruktorom francuskim;

W maju i czerwcu 1919 roku przybyły 7 eskadr lotniczych:

- 1 eskadra bombardująca.....66-ta na Breguet
- 1 eskadra bojowa.....162-ga na Spad/jednemiejscewy/.
- 5 eskadr wywiadowczych.....39-ta na Breguet
- 59-ta " "
- 580-ta na Salmsen
- 581-ta " "
- 582-ga " "
- 1 park armji..... 5 P.



66 eskadra po krótkim stacjonowaniu w Warszawie została wysłana do Poznania a w jakim celu, tego się nikt i nigdy nie dowie.

162. eskadra ostatecznie wybrała sobie za miejsce postoju Warszawę. Ma się rozumieć.

39. i 59. eskadry stacjonowały spokojnie w Krakowie, gdzie okrzyły się sławą.....łatwa zresztą do zdobycia.

Pomimo to niech mi wolno będzie powinszować im za czyn, na który się zdobyły. Te 2 eskadry przybyły do Polski i zmuszone były własnymi

środkami przystąpić do remontu swych aparatów i zapewnienia sobie wyżywienia w kraju, gdzie lotnictwo było dopiero w pierwszym stadium rozwoju.

Park lotniczy przybył w 40 dni później, Czyż nie działa się to na opak?

O 580. eskadrze, stacjonującej w Pietrkowie zapewniane zupełnie.

581. eskadrę podzielono na dwie części: pierwsza została przydzieloną do służby w szkole w Warszawie, druga, licząca około 4 aparatów, została wysłaną do Łucka do dyspełycji dywizji, wspólnie z którą dokonała wspaniałego czynu /2 aeroplany dokonały lotu nad Kijowem, czego już nigdy więcej nie powtórzone/.

582. eskadra wylądowała w Wilnie, w pierwszych dniach sierpnia, aby brać udział w atakach na Mińsk, Berezynę, Dźwińsk i t.d.. Została ona oddana do dyspełycji gen. Rydza-Smigłego.

Nie będę mówić o francuskiej szkole lotniczej, która w dniach najbliższych stanie się treścią mojego następnego artykułu. Powiem tylko mimochodem, że dzięki wartości zawodowej i poświęceniu personelu francuskiego dała ona niespodziewane rezultaty.

Mimo doświadczeń wielkiej wojny lotnictwo pozostaje nadal mało lub źle znanem. Jednak to, co było nowością w 1914, 1915, 1916 a nawet w 1917 roku, teraz nią już nie jest; dzięki jego powolnemu rozwojowi łatwiej jest wyciągnąć wnioski, które pozwalają na poważną ekonomję zarówno w personelu, jak i materjale.

Nieszczęściem jednak opowiadania prefanów lub ludzi niedoświadczonych o wartości aparatów, ich użyciu, dobrych stronach i brakach, stają się przyczyną do wytwarzania się fałszywych pojęć i bezsensownych nadziei, tych poprzedników złudzeń i zawodów.

Często żąda się od lotnictwa rzeczy, niemożliwych do wypełnienia, a często nie żąda się tego, co lotnictwo może wypełnić. Te rozumowania jednak nie prestują błędów, które zostały popełnione, a które choć wykazać bez żadnych uraz ani też ukrytych myśli.

W chwili, gdy we Francji zostały sformowane eskadry lotnicze zostały one powierzone oficerom, którzy już dowodzili jednostkami lotniczymi na froncie francuskim i których zasługi stały się dostateczną gwarancją ich wartości zawodowej. Mimo to jednak nie pozwolono im na sa

samodzielne zorganizowanie materialne eskadr lotniczych. Pociąg z materiałem został utworzony przez 2. rezerwę i przez Służbę Stapową Grupy Lotniczej, która zapewniała sama przez się wyjazd z NANTERRE w kierunku stacji regulującej Saint-DIZIER. Pociąg osobowy, sformowany w Renilly wyjechał w dniu, wyznaczonym przez stację aeronautyczną, w tym jednak terminie, że na stacji Saint-DIZIER oba pociągi nie spotkały się nigdy w oznaczonym czasie.

Byłoby dziecinadą przypuszczać, że sprawdzenia przy wyjeździe zapobiegały wszelkim możliwym pomyłkom: zarzyło się, że 3. eskadra wyruszyła w drogę bez zaopatrzenia materialnego. W ten sposób żadna z eskadr, przybyłych do Warszawy nie była zdolną do normalnego funkcjonowania.

Niech mi wolno będzie na chwilę odstępować od przedmiotu:

Przypominam sobie: było to w kwietniu 1917 roku, kilka dni przed atakami w Szampanji. Byliśmy w Argencji, kiedy dostaliśmy rozkaz wyjazdu do FERME d'ALGER wieczorem o godz. 8-ej.

Nazajutrz rano eskadron lotniczy wyruszył o godz. 9-ej podczas niepewnej pogody, zaś wozy z materialnym zaopatrzeniem o godz. 10-ej. Po południu o godz. 5-ej wysłaliśmy 5 kolekcji po 24 fotografie, ilustrujące nasz odcinek, generałowi-dowódcy 8-korpusu, z którym byliśmy w ciągłym kontakcie. Wóz fotograficzny i personel wyjechały w noc i rozłożyły się na brzegu drogi, aby w razie koniecznej potrzeby być gotowymi do usług.

Przytoczyłem to jedynie dla zadekumentowania.

W Paryżu bazy lotnicze były tymczasem skompletowane; dwum kapitanom powierzono materiał łącznie z pięknym autem RENAULD dla celów łączności.

P A R K Nr. 5.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

Park jest formacją konieczną, niezbędną dla dobrego funkcjonowania jednostek lotniczych podczas beju. On je żywi, czyni zadość ich wymaganiom w krótkim przeciągu czasu, aby nie zatrzymywać toku pracy eskadr, które doń są przydzielone. Posiadając specjalistów park lotniczy czy może czynić poważne reperacje, gdyż jest odpowiednio zaopatrzenym.

Park warszawski pod każdym względem znajdował się w stanie opła-

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES

23 359

kanym.

W Paryżu P. CLEMENCEAU, prezes rady ministrów i minister wojny wraz z gen. DUVAL, generalnym inspektorem awjacji francuskiej wydali rozkaz, aby misja polska, dotycząca lotnictwa, miała pierwszeństwo przed wszystkimi innymi misjami; miała ona dostać nowy materjał. Od chwili wydania rozkazu nikt się tem nie zajął, rozkazy prawdopodobnie pozostały tylko na papierze.

Wyjechawszy z Francji w stanie niekompletnym park ten nie mógł zadesćuczynić najpilniejszym wymaganiem eskadr. Perobione elbrzynie pomyłki zarówno przy wyjeździe, jak i po przybyciu jego na miejsce, niekompetencja niektórych oficerów pozostawiła niezatarte wspomnienia wśród personelu lotniczego. Automobile przybyły bez opon, inne u oponami, lecz bez kieszek, inne znnowu posiadały kieszki o różnej wielkości. Kilka opon, które zostały przywiezione, były z rozkazu przechowywane skrupulatnie dla DYREKCJI; eskadry posiadały wozy bez opon, wyżywienie było niewystarczające i bardzo trudne do zdobycia. W Warszawie jednak wszystkie wozy uchedziły za dobre i biada temu, który odważył się powstawać przeciw opłakanemu stanowi rzeczy: Był Katalogowany.

Gorszem było jednak to, że aeroplany, pełniące służbę na froncie były częste zatrzymywane, gdyż nie posiadały opon i kieszek. Jeżeli trzeba było dla eskadry 300 świec, po długich reklamacjach dawano 300. Wiadomo, że motor SAIMSON może pracować 18 godz., częste mniej, z czego doskonale można zdać sobie sprawę w eskadrze, złożonej z 10 aparatów. Znam eskadrę, która wykonała 280 godzin lotu w 45 dni. Ponieważ eskadry przy wyjeździe były wyposażone w świece Pegnen w złym stanie, mechanicy częste musieli dokonywać czynów niezwykle śmiałych, wprost nie do uwierzenia.

Ponieważ w parku brakowało essencji i oliwy 582. eskadra zmuszona była zaprzestać wywiadów w ciągu 5 dni. Nie będę mówić o tem więcej, gdyż wszystkie te błędy są dla mnie zbyt smutnym wspomnieniem.

Poweli eskadry francuskie przeformowane na polskie. Wyniki mówią same za siebie. Dlaczegoż mi nie narzucić nowego programu eskadrom, pełniącym służbę na froncie i dodać do personelu francuskiego personel polski na czas 6 miesięcy? Pomijać jednostki

niezdatne do użycia, wzmocnić zdolne do użytku. Jestem przekonany, że większość oficerów przyjęłaby nowe warunki czyniące zadość zara-
zem interesem polskim i francuskim. Zamilknę tutaj o głównej przyczynie. Spotyka się bezczynnych oficerów, czekających na powrót do Fran-
cji. Niektórzy już wyjechali z sercem przepełnionym goryczą i stali-
się obecnie nieprzejednanymi wrogami. Inni pozostali jeszcze na prze-
ciąg 6 miesięcy, po upływie którego powrócą do kraju zniechęceni, że
stracili na darmo tyle drogiego czasu. Niema już ani jednej eskadry
francuskiej, a szkół mają wystarczające kadry dla zapewnienia łączności
z armją polską i wykształceniem uczniów.

Dyrekcja lotnicza składa się obecnie z pułkownika, 2 majorów, 4
kapitanów, 2 poruczników i jednego oficera administracji.

Do czego służą te kadry? Personal liczy około 200 ludzi. Jest to
elbrzymi wydatek, którego nie usprawiedliwia. Schylam głowę przed
szefem, o którym opinia jest już wyrobiona, lecz po co tylu ludzi, którzy
nie zajmują się zupełnie właściwymi sprawami dlatego tylko, że nie
dotyczą one ich interesów prywatnych: odznaczeń, gratyfikacji, awansów
i t.p.. Znam człowieka w wieku lat 36, będącego w awiacji zaledwie od
kilku miesięcy. Spełnia on tu funkcję bardzo poważną. Nie mogąc być
pilotem we Francji, na co mu nie pozwala jego wiek /do lat 30/ i dla
innych jeszcze przyczyn, z których najgłówniejszą jest zupełny brak
doświadczenia zawodowego, wbrew wszelkim zasadom został upoważnionym
do uczęszczania na kurs pilotów, gdzie próby jego, czynione w celach
awiacyjnych na aparacie CAUDRON wiele kosztowały rząd polski ^{te} też
przybył on do Polski w charakterze instruktora, to jest rzeczą zrozumi-
ałą, ale że zrobione zeń ucznia - to jest nie do wybaczenia. Widziałem
nieszczęśliwych oficerów, którzy ośmielają się od czasu do czasu przy-
jeżdżać do Warszawy w sprawach prywatnych lub służbowych. Biada temu,
który załatwiając sprawy swe prywatne natrafi na jednego z tych wiel-
kich panów. Podczas, gdy oni ostatni zajmują najwykwintniejsze hotele,
ci biedacy zmuszeni są często nocować pod gołym niebem. Niżej przytoczę
następujący fakt:

Kilku polskich oficerów pilotów zostało wysłanych do Paryża w cel
lu zwiedzenia salonu aeronautycznego. Kogóż wybrano im za przewodnika?
Kapitana, który piastował urząd w dyrekcji balonów i nawet nigdy nie
jeździł aeroplanem. Ponieważ zaś balony w Polsce są dopiero w stanie

projektowanym wynika więc, że oficer ten od chwili powrotu zajmował stanowisko w.....kasynie lotniczym, które zresztą od dłuższego czasu przestało istnieć.....

Podróże do Paryża pociągami dyplomatycznym pod pompatyczną nazwą "Specjalnych Mieji" są bardzo częste, wygodne i niezbyt kosztowne.

Małe przyczyny wielkie skutki. Jednym słowem w ten sposób zniechęca się najlepsze chęci i pozwala się wyjeżdżać oficerom wielkiej wartości, którzyby krajowi oddali nieocenione usługi. W tej chwili myśli się tylko nad tem, żeby robić propozycje, które są w zupełnej sprzeczności z oddanymi usługami. Czy mam przypomnieć propozycje o awansie /au titre pelenais/, które zostały przedstawione przez 2 eskadry wtedy w służbie na froncie bolszewickim. Kilka list zostało podanych w dwóch i trzech egzemplarzach. Jedynie nagrodzeni byli ci, którzy znajdowali się w eskadrach, które nie wzięły udziału w akcji efektywnej. Dowództwo rozporządza w równej mierze nagrodami jak karami a używanie tych ostatnich jest o wiele przyjemniejsze. Nie trzeba by wahać się, aby ukarać człowieka, który postąpił źle, jeszcze mniej powinno się wahać, aby go zachęcić, gdy dobrze zrobił i wyrazić mu nawet za wiele pochwał za najmniejszy dowód dobrych chęci. Żołnierz francuski jest jak Alchibiades, nie lubi, przejść niezauważony; woli on swiętelnika niewyrozumiałego na błędy, ale wrażliwego na wysiłki, niż takiego, który jest obojętny, który nie ma ani siły, aby się aburzyć, ani by pochwalić, który pozostaje jakby w odrętwieniu przed dobrem i złem. Zachęcać. Dobre słowo nic nie kosztuje, to ziarno rzucane, które kiełkuje i daje bogaty plon. Nie zapominać, iż lepiej przesadzić w nagrodzeniu, niż za mało nagrodzić. W tej materji jedyną rzeczą, której żołnierz francuski nie przebacza to: "niesprawiedliwość". Trzeba więc nim się nagrodzić sprawdzić starannie warunki, w jakich znajduje się ten, który jest podany. Jeżeli ja kładę nacisk na ten punkt, to dlatego, że w dwóch eskadrach najmniej nie wzięło się wcale pod uwagę tych zasad, które są przecież elementarne.

Przyznaję, że teraz jest już bardzo późno i trudniej niż kiedykolwiek wyrównać czas stracony. Polskie lotnictwo nie posiada specjalistów /mechaników/ elektrotechników, tapicerów, malarzy, zbrojmistrzów,

kondukterów i t.d./, którzy są podstawą lotnictwa. Jest to luka, którą trzeba zapełnić jaknajprędzej, tworząc szkoły. Lotnictwo bojowe odda na froncie tak wielkiej długości usługi zupełnie nieznaczne. Wszystkie wysiłki powinny być skierowane na lotnictwo korpusu armji i bombardowania i o ile możności z jednym typem aparatów. Unikać kupna zagranicą, uzyskać pozwolenie na wywóz i bedować metodycznie. Niema wcale lub bardzo niewiele specjalistów fotografów, pomimo to, że eskadry przywiezły z sobą materiał w dobrym stanie, który bardzo drogo kosztuje; wóz ciężarowy, wóz laboratoryjny i grupa elektrotechniczna kosztuje dziś około 120000 franków. Instruktorzy francuscy posługują się w swoich praktycznych demonstracjach materiałami niemieckimi. Czy to nie jest nie do uwierzenia??????

Front północny i wschodni są ciągle niepokojone; wszystkie eskadry francuskie w sile 10 aparatów co najmniej mogły być i powinny być zestawione do dyspozycji armji, które tak ich potrzebowały w lipcu 1919 roku.

One dodałyby zaufania oddziałom, wzmocniłyby nasz prestige i zadania spełnione byłyby podwójnie użyteczne:

1/ poznać młodych oficerów Polaków z eskadr z tajemnicami lotnictwa na froncie.

2/ Dać polskim szkołom nowe dokumenty, któreby nie pozostawiły żadnej wątpliwości co do wartości jednostek ^{francuskich} na służbie w Polsce.

Nie zapominajmy, że w obecnej chwili w wojnie światowej lotnictwo jest ogromnie ważną bronią dla tego, kto umie się nią posługiwać. Jego ruchomość w czasie bitwy, szybkość ataków, dokładne wiadomości jakie dostarcza, demoralizujący wpływ jaki wywiera na masę wywołują wielkie wrażenie na nieprzyjacielu, który do tego nie jest przyzwyczajony.

Trzeba działać, przeciwdziałać głównie, uderzać krótko, prędko i trafnie. Usunąć radykalnie niekompetentnych, przyjąć ślepe rady "Idolów"/zdełnych/, nigdy się nie jest zanadto uczenym; dawać dowództwa tym, którzy mogą przyjąć na siebie odpowiedzialność; nie można się nauczyć sztuki dowodzenia, wszystkie rady całego świata nie zastąpią wrodzonej zdelności. Są szarże, które nigdy nie będą dowodzić. Nikt tu na ziemi nie jest niezastąpionym i ja osobiście

pisząc ten artykuł, nie mam żadnych pretensji.

Te dwa narędy okazują sobie wzajemne zaufanie, ale ja widzę tak olbrzymie chmury na horyzoncie, że nie mogę powstrzymać się od okrzyku, który był dewizą jednego z moich szefów: "Naszym najgorszym wrogiem jest brak energii".

Za zgodność odpisu:

ppor. i adj. Oddz. III..

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York