

43057T1

11.8.

0

bez stałego przydziału

Do

Pana Ministra Spraw Wojskowych
Gen.-por. SOŚNIEWSKI GO.

1. W załączeniu przesyłam raporty ppłk. Grzędzińskiego i kpt. Sielskiego z prośbą o spowodowanie odpowiednich zarządzeń dla usunięcia podanych w powyższych raportach niedomagań naszych wojsk lotniczych.
2. Donoszę, że do misji gen. Pomiankowskiego w Paryżu przydzielonych jest aż dziewięciu oficerów-pilotów /ppłk. De Beaurain, por. Stec, por. Mokrzycki, por. Tułacz, kpt. Borejsza, por. Iwanow, por. Gaweł, por. Walicki, ppor. Adamski/. Ponieważ misja gen. Pomiankowskiego potrzebuje tylko 2-ech oficerów-pilotów, skutkiem tego ~~tylko~~ aż siedmiu oficerów lotniczych spełnia w Paryżu funkcje nielotnicze.
3. Z dziewięciu oficerów - inżynierów lotniczych, którzy ukończyli Ecole Sup. Aeronautique, tylko dwaj /inż. Filipowski i Kawecki/ są w Wydziale Technicznym. Przydzielają 7-in dalszych: ppłk. De Beaurain, por. Stec, por. Mokrzycki, por. Tułacz - misja gen. Pomiankowskiego; ppłk. Grzędziński - fortyfikacja; mjr. Płodowski - artylerja; por. Tłuchowski -

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

77 86

0

11.8.

130271

bez stałego przydziału:-

Do

Państwa Ministra Spraw Wojskowych
Gen.-por. SOŁTYSKI I SO.

ppłk.p.d.szcz.i.p.c. Adjutanta Generalnego:

1. W załączeniu przesyłam raporty ppłk. Grawdzin-
skiego i kpt. Giesławskiego z prośbą o spowodowanie opowiad-
nia i przekazania dla nauki o podanych w powyższych raportach
nieobecnym naszym wojsk. towarzyszącym.

2. Donoszę, że do dnia 31 gm. Pomiankowskiego w Pełni
przydzielonych jest do oddziału oficerów-ppłk. Grawdzin-
skiego, por. Szec, por. Mokrzycki, por. Tarnowski, kpt. Borejsza,
por. Lwowski, por. Gwał, por. Wajlicki, por. Adamki, Pomianowski mi-
sta gen. Pomiankowskiego podlegają tylko 2-ym oficerów-ppłk-
ów, kpt. i ten także są w składzie oficerów towarzyszących oddzi-
łowi w Pełni Lwowski nieobecnym.

3. Z dniem 31 gm. oddział - inżynierski towarzyszący
który wchodził do 3-go batalionu, tylko dwa i 7-
lipowski i Kawowski są w składzie techniczny i przydzielony
7-ym batalionu: ppłk. de Boursain, por. Szec, por. Mokrzycki,
por. Lwowski - stała gen. Pomiankowskiego; ppłk. Grawdzin-
ski i kpt. Giesławski - w Pełni; por. Adamki - w Pełni.

PLSUSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

PLSUSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

78

43057

WZGLĘDNY INSPEKCYJNY
w sprawie technicznego materiału i warsztatów
w Lotnictwie.

Przeprowadzona inspekcja technicznych zakładów lotniczych w Warszawie, Krakowie, Lwowie i Poznaniu, wykazała następujący stan:

St an a p a r a t ó w n a F r o n c i e .

Lotnictwo na froncie posiada 19 eskadr, które powinny posiadać po 10 aparatów czynnych, nie licząc rezerwowych, a więc ogółem 190 aparatów.

Obecnie front posiada od 40 do 50 aparatów, które wszystkie, z wyjątkiem kilku płatowców 7-ej Eskadry były kilkakrotnie w gruntownym remoncie i nie dają pewności lotu.

O r g a n i z a c j a r e m o n t u .

Centralne Składy i Warsztaty Lotnicze otrzymują do gruntownego remontu 3 aparaty dziennie, - remont mniejszy wykonuje się w ruchomych parkach lotniczych /3/ i w eskadrach.

Centralne Warsztaty lotnicze wykonały remontów:

w styczniu	5	płatowców
w lutym	9	"
w marcu	16	"
w kwietniu	20	"
w maju	24	"

Wydajność ta może być podniesiona do 30 aparatów miesięcznie, lecz według oświadczenia Kierownika C.W.L., przekroczyć tej cyfry nie może, a w zimie, z powodu złego stanu budynków zbyt chłodnych musi się zmniejszyć.

Z powyższego wynika, że wydajność warsztatów nie może sprostać wpływającym do reperatury aparatów; na 3 wpływające do remontu dziennie odchodzi 1 samolot zremontowany na front.

Lotnictwo w kraju posiada jeszcze warsztaty w starych parkach lotniczych w Poznaniu /Park Lotniczy Wyższej Szkoły Lotników/, w Krakowie /Park lotniczy Niższej Szkoły Lotników w Rakowicach/, i we Lwowie /3-ci Park Lotniczy/.

Park Lotniczy Lwowski obsługuje grupę lotniczą VI-ej Armii, skutkiem czego z eskadr tej grupy do C.W.L. do remontu aparaty wpływają tylko w wyjątkowych wypadkach.

Park ten pracuje ogromnie wydajnie i posiada bogato zaopatrzone składy, znajduje się on jednak w budynkach drewnianych, częściowo już uległ pożarowi i narażony jest stale na to niebezpieczeństwo.

Parki lotnicze w Krakowie i Poznaniu należą do Szkół Lotników i ich celem jest obsłużenie szkół, których aparaty remontują. Podlegają one Dowództwom tych szkół, wówczas, gdy Centr. Warszt. Lotnicze podlegają Szkołom II-ej Dep. III, a park we Lwowie - Szkołom Lotnictwa.

Skutkiem tego warsztaty te nie mają jednolitej administracji i mają różną przynależność organizacyjną, ewidencja ich składów nie jest ujęta w jednym organie, a wydajność ich nie jest wyszukaną w sposób właściwy.

A więc warsztaty w Krakowie mogą wypuszczać od 15 do 20 aparatów ~~dziennie~~ ^{miesięcznie} wówczas, gdy remontują obecnie od 3 - 4 na użytek szkoły. Gdy w lutym warsztaty te przygodnie remontowały aparaty z eskadr, stojących w owym czasie pod Krakowem, wydały one 15 samolotów ^{miesięcznie}.

Przekazanie parkowi Lotniczemu w Krakowie remontu aparatów frontowych i podniesienie ich wydajności oddziaływałyby Centralne Warsztaty Lotnicze, i dążyć do wysłania 15-20 aparatów ^{miesięcznie} więcej na front.

Według informacji, udzielonych mi przez Szefa Dep. III, Gen. MAOBY 1624, warsztaty te nie mają być wyszukaną w tym celu, lecz zostaną przewidziane ze świeżo ukończonych budynków do Szkoły Lotników w Dęblinie, gdzie budynków takich dotąd nie ma, skutkiem czego: 1/ wydajność warsztatów dla frontu wyszukaną nie będzie.

Oknie

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES

79

82

2/ Warsztaty na dłuższy czas zostaną unieruchomione, jak to się już stało z przeniesieniem z Warszawy do Dąbłina Szkoły Lotników.

Warsztaty Parku Lotniczego w Poznaniu /Zawica/, zaopatrzone w wielkie składy części rezerwowych do niemieckich typów i urządzone na wielką skalę, są w stanie pracować z dużą wydajnością.

Tak np. w miesiącu kwietniu b.r. warsztaty te potrafiły zmontować 24 samolotów z zapasów niemieckich i aparatów szkolnych Wyższej Szkoły Lotników, gdy w tym samym czasie C.W.L. w Warszawie dały 20 aparatów.

Jednak warsztaty te są tylko częściowo użyte dla remontu frontowego /montowanie samolotów z kadzubów i motorów pozostałych po armii niemieckiej/, a remont aparatów wielkopolskich Es-kadr odbywa się w warsztatach C.W.L. w Warszawie.

W składach warsztatów we Lwowie, Poznaniu i Krakowie znajdują się części zamienne, pochodzące bądź z armii austriackiej i niemieckiej, bądź z zakupów, bądź z rozebranych tam skasowanych aparatów, nie nadających się do remontu.

Skutkiem tak wadliwej organizacji, niema jednolitego kierownictwa nad pracą warsztatów; Departament III/a w szczególności Sekcja II/ nie ujął ewidencji zasobów tych składów w jedną ewidencję, co tłumaczy fakt, dlaczego aparaty austriackie, mogące być z łatwością zremontowane w Krakowie lub Lwowie, gdzie są odpowiednie części zamienne - stoją bezużytecznie w Warszawie z powodu braku tych części.

W n i o s k i.

Należałoby przede wszystkim odpowiedni organ Departamentu ująć fachowe kierownictwo nad wszystkimi warsztatami, przeprowadzić jednolitą administrację, wprowadzić specjalizację warsztatów według typów aparatów, uporządkować całą organizację remontu.

Należałoby warsztaty w Krakowie, Poznaniu i we Lwowie przeznaczyć do celów reperacyjnych frontu i poddać temu organowi, a z Krakowa warsztaty nie przesuwać.

Ten sposób Departament III może podnieść wydajność pracy warsztatowej do owej pożądaney ilości 3 aparatów dziennie, operując tymi środkami technicznymi, które są w ręku.

Odnosnie do kierownictwa warsztatów C.W.L. i parków, zaznaczam, że stoi ono wszędzie na wysokości zadania, sumiennie i gorliwie pracując z tych ciężkich warunkach nad podniesieniem wydajności ich pracy.

GENERAŁ DOWÓDZTWO WOJSK POLSKICH

ADJUTANTURA GENERALNA

WARSZAWA

L. D. 43057, dnia 28/IV 1920 r.

2 załącz. Wydział

R A P O R T

o stanie Niższej Szkoły Lotników

w Warszawie.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

Organizacja Szkoły. N.S.L. w Warszawie na dwupłatowcach

francuskich typu Caudron G 3 i Nieuport /23 i 18m/ została założona według norm organizacji francuskiej dn.1.VI.1920 r. z personelem kontraktowym francuskim, pod francuskim dowództwem majora de Chivre i polskim kapitana Baranowskiego do połowy marca 1920 r. i rotm. Żupińskiego od tego czasu.

Szkoła posiadała 8 oficerów francuskich, personelu instruktorskiego 12 pilotów, personelu technicznego /mechaników/ 56.

Stan liczebny płatowców wynosi 47 aparatów szkolnych.

Za okres czasu roczny /11¹/2m./ szkoła wypuściła 29 pilotów do Wyższej Szkoły Lotników.

Dnia 28 b.m. ubiega termin kontraktu z personelem francuskim, który musi być w tym czasie zastąpiony przez personel polski, który przejmie jednocześnie cały materiał techniczny szkoły.

Stan szkoły w chwili przejścia w ręce polskie.

a/. Materiał techniczny.

Według wykazu materiału lotniczego szkoły z dn. 5.V.b.r./załącznik/ stan przedstawia się w sposób następujący:

Stan ogólny:	Zdatnych do użytku:
Caudron G3 - 21	9
Nieuport - - 26	5
-----	-----
47	14

Aparaty posiadają motory wirujące Le Rhône 80 MK. których życie oblicza się według norm inżynierskich na 80 godzin pracy. Są one już zużyte długą pracą.

Według planów Departamentu III M.S. Wojsk N. Szkoła Lotników powinna wypuszczać miesięcznie 15 pilotów, a nawet 20.

Obliczenia załączone wykazują że stan obecny aparatów wystarczy na wypuszczenie 40 pilotów rocznie, przy niezawodnym funkcjonowaniu szkoły (personel, warsztaty).

b./ Personel instruktorski.

Szkoła posiada jednego instruktora polaka podchor. Ehrenpreisa, a potrzebuje 12.

Jedyny instruktor polski pracuje zaledwie 3 miesiące, lecz prosi o przeniesienie ze szkoły uważając się za niezdolnego do tego ciężkiego rodzaju służby.

Utworzenie personelu instruktorskiego z dnia na dzień nie jest możliwe.

Przeniesiony z frontu pilot nie nadaje się przeważnie na instruktora. Personel instruktorski musi być długo ćwiczony na płatowcach na których będzie uczył uczniów pilotów. Młody pilot lub pilot frontowy nie wyćwiczy ucznia, gdyż na aparatach o podwójnych sterach niepuszcza sterów z rąk i uczniowi nie daje się wprawiać.

Instrukctorem przy lotach samodzielnych może być tylko stary instruktor podwójnych sterów

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

Personel instruktorski polski może się wytworzyć w okresie 4 miesięcy po przydziale, jednak przez dłuższy okres czasu będzie skąbym.

c./ Personel techniczny /mechanicy/ /w/
Stan ogólny Francuzów Polaków

57

37

20

Z tego 17u mechaników francuzów odjeżdża dn.28 b.m. pozostałych 20 mechaników francuzów odjeżdża dn.12 VI.

Mechanicy Polacy nie posiadają doświadczenia.

Według obliczeń montują oni silnik Le Rhône w ciągu 1019 godzin, natomiast według norm dla wprawnych mechaników zmontowanie tego silnika wymaga 90 godzin pracy.

Aparat Caudron G3 Nr. 6961 został przed 1 1/2 miesiącami tak zmontowany, że nie można dotychczas na nim latać.

Mechanik po ukończeniu Szkoły Obsługi Lotniczej musi przejść przynajmniej 6 miesięcy praktyki tych aparatów i silników, które będzie naprawiać lub montować.

Jeżeli 20 obecnie pracujących mechaników polaków uzupełnić 37 mechanikami jeszcze mniejszej wartości szkoła przestanie funkcjonować.

Mechanik po przeniesieniu z eskadry musiałby stracić znaczny okres czasu zanim zapozna się gruntownie z odrębnym dlań motorem i płatowcem. W każdym razie mechaników na froncie jest ogromny brak i przenosić ich z eskadry nie można.

Co uczynił
Departament
III M.S.Wojsk

AD a/ Materiał techniczny.

Materiał techniczny /aparaty i motory/ został zużyty i funkcjonować może, jak wyżej, 2 miesiące. Departament III M.S.Wojsk. nie przewidział kupna aparatów szkolnych w budżecie, i w programie zakupów zagranicznych aparatów szkolnych niema.

Ad b i c/ Personel instruktorski i techniczny.

W myśl rozkazu M.S.Wojsk. w Dziennikach Rozk. Wojsk Nr.9 par.171 personel instruktorski francuski ma kompetencje doradców, przeto należało zastąpić już w tym czasie personel francuski polskim pozostawiając instruktorów francuskich w charakterze doradców.

Natomiast Dep.III.M.S.Wojsk./b.I.W.L./wydał rozkaz dn.16.II określający kompetencje polskiego dowództwa szkoły w sposób następujący:

Rozk.Ofic.I.W.L. Nr.7.p.16

a/ Dowództwo nad personelem polskim

b/ Ścisła łączność z dowództwem francuskim.

Skutek był ten, że dowództwo polskie pośredniczyło dowództwu francuskiemu w stosunkach z władzami polskimi, zaś personel polski, którym dowodziło, pozostawał bez funkcji. Np. mianowany został por. pilot Jakubowski szefem pilotarzu. Osobiście widziałem jak francuski podoficer Maury odmówił udzielenia mu aparatów. Szef-pilot Jakubowski żadnych funkcji nie pełnił. Żadnych instrukcji regulujących użycie szkoły francuskiej jako kadry dla Szkoły polskiej nie opracowano.

Kiedy zwróciłem się dn.11 maja do Zastępcy Szefa Dep.III M.S.Wojsk. przedstawiając mu stan rzeczy, zapewnił mnie że wszystko jest przewidziane, jednak nazajutrz Szef Sekcji I organizacyjnej zażądał od polskiego Dowódcy Szkoły raportu o stanie Szkoły w związku ze zmianą personelu. Dowództwo Szkoły w odpowiedzi /że od dn.28 marca dowódca Szkoły odnosił się do Departamentu w sprawie przydziału personelu, wówczas gdy poprzedni dowódca nie uczynił żadnego kroku celem zwrócenia uwagi Departamentu.

V
przedstawito za-
potrzebowanie na
personel. Należy
zwrócić
wódtwo
Szkoły.

Przeniesienie
do
Dębłina

Natomiast Dep.III.M.S.Wojsk. zarządził przeniesienie N.S.L. z Warszawy do Dębłina.

Według meldunków o stanie robót budowlanych przygotowawczych w Dęblinie z dn. 11 maja b.r. na lotnisku w Dęblinie
1 brak motorów do warsztatów
2 brak agregatu do oświetlenia
2 brak wody /buduje się wieża ciśnień/
4 lotnisko nie wykarczowane.

Wnioski: 1. Szkoła przestanie funkcjonować skutkiem przeniesienia
przedwczesnego do Dęblina już od dnia 22 maja.

2. Nie będzie funkcjonować wogóle z powodów

- a/braku aparatów
- b/braku instruktorów
- c/braku mechaników.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

Z a łą c z n i k

S T A N

4305

Płatowców N Szkoły Lotników
w Warszawie

/ w/g wykazu z dnia 5 maja 1920 roku./

P ł a t o w c e Stan ogólny niezdatnych zdatnych
do użytku

CAUDRON G 3	21	12	9
NIEUPORT /23m./	16	12	4
NIEUPORT /18 m./	10	9	1
R A Z E M	47	33	14

U w a g a Po dniu 15 maja zdarzyło się kilka pożarów skutkiem wy-
padków, które zmniejszyły ilość zdalnych płatowców.

S T A N M E C H A N I K O W

w/g wykazu z dnia 15/V 1920 r.

	Stan ogólny	Polaków	Francuzów
15/V	57	20	37
28/V	40	20	20

należy przewidzieć, że dn. 12.VI pozostanie tylko 20 Polaków

S T A N I N S T R U K T O R O W N.S.L.
w W a r s z a w i e

/w/g wykazu z dn. 15/V 1920 r./

Francuzów	12
Polaków	1

U w a g a: instruktor-Polak, pchor. EHRENPREIS, na własne życzenie
zostanie przeniesiony.



Z a łą c z n i k

TEORETYCZNY DEBIT ROCZNY

N.S.L. w Warszawie

Przebiegowa ilość wzlotów ucznia podczas całkowitego wykształcenia jest 160 wzlotów

Jeżeli roczny debit pilotów jest X , ilość wzlotów do wykonania będzie $160 X$.

Roczna ilość wzlotów samolotu szkolnego, według przyjętych norm jest 3600, - współczynnik zniszczenia ϕ w dobrze funkcjonującej szkole przyjmujemy równy 6. Stąd jeżeli szkoła posiada N aparatów, ma wypuścić rocznie X uczniów,

$$N = 6 \cdot X \frac{160 \cdot x}{3600}$$

jeżeli więc $N = 14$, $x = 48$

Należy jednak przyjąć pod uwagę, że zaledwie 0,85 ilości uczniów ukończy wykształcenie pilota, a 15% skutkiem różnych przyczyn /wypadki, niedostateczne uzdolnienie/ odpada, będziemy mieli:

$$X = 40$$

U w a g a: Ponieważ w praktyce wchodzi w grę czynniki trudne do obliczenia, jak wydajność pracy warsztatów /wyposażenie, personel/ i wydajność pracy personelu instruktorskiego /jego ilość, uzdolnienie i sumienność/, oraz i inne względy /np: brak benzyny/ - debit szkoły nie osiągnie nigdy tej rocznej cyfry, czego dowodem dotychczasowy debit przy pełnym /47 apar./ stanie szkoły /29 uczniów/.

Z powyższego jednak wynika, że plan Dep. III wypuszczania w szkole 20 uczniów miesięcznie, t.j. 240 rocznie / $x = 240$ / nie zostanie wykonany, gdyż stan techniczny szkoły nie został wcale odpowiednio obliczony - debit będzie mógł /przy innych warunkach idealnych/ osiągnąć zaledwie 1/6 tej cyfry.



P R O G R A M

ZAKUPOW ZAGRANIOZNYCH DEP. III. M. S. Wojsk.
w/g pism L.1715/II z dn. 15 lutego, i L.140 T. z d. 28 lutego-
1920 roku.

P Ł A T O W O K E.

FRANCJA

97 Płat. Breguet 14 A 2 i 97 motor Renault 300 Mk.
40 płat. Breguet 14 B 2
40 płat. Spad 13

ANGLJA

30 - / 3 eskadry / płatowców wywiad.
55 - płatowców tegoż / ? / typu

WŁOCHY

15 - /1 eskadra włoska/ Balilla
10 - płat. Balilla
60 - płat S.V.A. /4 eskadry/
40 - płat S.V.A.

387 płatowców wyłącznie bojowych.