



gen. Ludomiła Rayskiego

Dzielnice: Bemowo

Osiedla: Chrzanów

Atrybuty: Nazwy pamiątkowe Od polskich postaci historycznych

Rok utworzenia nazwy: 2018

Opis

Ludomił Rayski (1892-1977) - p o uzyskaniu w 1909 roku matury w Krośnie rozpoczął studia na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Lwowskiej (przerwane przez wojnę światową studia ukończył w 1922 roku). W 1912 roku wstąpił do Związku Strzeleckiego, a sierpniu 1914 roku został żołnierzem 2 kompanii II batalionu Pierwszej Brygady Józefa Piłsudskiego, biorąc udział (awansując do stopnia chorążego) w bitwach pod Laskami, Krzywopłotami oraz Łowczówkiem, gdzie został ranny.

Po przystąpieniu w listopadzie 1914 roku Imperium Osmańskiego do wojny, jako poddany sułtana Mehmeda V Reszada otrzymał wezwanie do armii tureckiej. Za zgodą swoich legionowych przełożonych w marcu 1915 roku rozpoczął służbę wojskową w Turcji i po ukończeniu szkoły oficerskiej we wrześniu 1915 roku został chorążym obserwatorem w oddziale lotniczym, a zdaniu egzaminu latem 1917 roku pilotem, awansując do stopnia porucznika.

W wolnej Polsce

Po wystąpieniu Turcji z wojny został zwolniony w grudniu 1918 roku z wojska tureckiego. W styczniu 1919 roku został pilotem w 4 Dywizji Strzelców gen. Lucjana Żeligowskiego w Odessie. Po powrocie jednostki do Polski uczestniczył jako dowódca eskadry w walkach z Ukraińcami, otrzymując bardzo wysokie oceny swych przełożonych. W marcu 1920 roku został komendantem Wyższej Szkoły Pilotów w Poznaniu, a latem tegoż roku wziął udział jako dowódca II dyonu lotnictwa bombowego w walkach z bolszewikami, zdobywając sławę jednego z najlepszych polskich lotników oraz stopień majora i krzyż srebrny orderu Virtuti Militari.

Po zakończeniu wojny z Rosją Sowiecką dużą popularność przyniósł mu przelot nad Alpami w czasie transportu w grudniu 1920 roku z Włoch samolotu Ansaldo. W 1922 roku był szefem polskiej ekipy w zawodach lotniczych w Szwajcarii, w czasie których zajął czwarte miejsce, dokonując bardzo niebezpiecznego, w b. złych warunkach pogodowych, przelotu nad Alpami w starym Breguecie XIV. W 1925 roku na Breguecie XIX jako pierwszy Polak przeleciał nad Afryką. Ukończył też - jako jeden z pierwszych - kurs spadochronowy.

W październiku 1925 roku ukończył (od sierpnia 1924 roku jako pułkownik) Wyższą Szkołę Wojenną otrzymując tytuł oficera sztabu generalnego.

W połowie lat 20. zaczęły być formowane na świecie nowe koncepcje użycia lotnictwa. Pierwszym, który dostrzegł zasadniczą rolę, jaką może odegrać lotnictwo jako siła uderzeniowa, był włoski generał Giulio Douhet. W 1921 roku opublikował pracę pt. „Panowanie w powietrzu”, w której przedstawił doktrynę uznającą lotnictwo za decydujący pod względem strategicznym rodzaj sił zbrojnych, zdolny do samodzielnego rozstrzygnięcia wyniku wojny przez dezorganizację całej maszyny państwowej. Zdaniem Douheta lotnictwo miało być główną bronią ofensywną, a jego najważniejszą częścią lotnictwo bombowe. Zadaniem lotnictwa myśliwskiego miało być eskortowanie bombowców, a rozpoznawczego wskazywanie celów bombardowania. W Związku Sowieckim podobne koncepcje głosił Andriej Łapczyński, który w pracy „Lotnictwo bombowe” docenił rolę lotnictwa szturmowego oraz myśliwskiego. Był także zwolennikiem koncentrowania sił lotniczych na głównych kierunkach walki.

Pułkownik Rayski był jednym z przeciwników polityki gen. Zagórskiego szefa Departamentu Aeronautyki, co niewątpliwie wpłynęło na powierzenie mu szefostwa Departamentu Żeglugi Powietrznej, wkrótce przemianowanego na Departament Lotnictwa (od 1929 roku Departament Aeronautyki) 18 marca 1926 roku, a więc jeszcze przed zamachem majowym.

Zagórski kupował samoloty na taką skalę, iż przekroczył o ponad 50 mln złotych budżet lotnictwa, wynoszący wówczas zaledwie 35 mln złotych. Przez ponad trzy lata spłacano potem długi Zagórskiego. Zakupił także ponad 1650 przestarzałych silników, co doprowadziło do znacznego opóźnienia produkcji własnych silników.

Dla wielu zakupionych przez Zagórskiego samolotów nie było wystarczającej liczby pilotów, obserwatorów oraz mechaników. Wyjątkowo słaba była infrastruktura lotniskowa - brakowało hangarów oraz zbiorników na paliwo lotnicze. Zakupiony sprzęt był także specyficznej wartości: bombowce Farman Goliath były tak duże, że nie mieściły się do żadnego hangaru w Polsce i miały tak słabe silniki, że nie były w stanie lecieć pod wiatr. Samoloty myśliwskie Spad miały poważne wady konstrukcyjne.

Na mocy rozkazu nowego ministra spraw wojskowych - marszałka Piłsudskiego, nakazano jak najszybsze uzupełnienie brakującej liczby personelu latającego i obsługi oraz usprawnienie procesu szkolenia lotniczego 28 sierpnia 1926 roku płk Rayski przedstawił projekt planu rozbudowy lotnictwa wojskowego do 1935 roku, który przewidywał zwiększenie liczby eskadr bojowych do 52 (w tym 34 liniowych i 16 myśliwskich). Ostatecznie zdecydowano o rozbudowie przede wszystkim lotnictwa, zwanego towarzyszącym (potem łącznikowym) - dla zapewnienia wojskom lądowym rozpoznania i łączności, bowiem wedle opinii Piłsudskiego lotnictwo miało przede wszystkim służyć wspieraniu działań wojsk lądowych. Wprowadzenie tego rodzaju lotnictwa pozwoliło jednak na rozpoczęcie produkcji od najprostszych maszyn bojowych.

Rozwój polskiego przemysłu lotniczego powiązany został z nową organizacją lotnictwa. W 1929 roku formacje lotnicze składały się z 6 pułków lotniczych, w skład każdego z nich wchodziły 2 dywizjony: liniowy oraz myśliwski.

W latach 20. samoloty liniowe (Protezy XXV oraz Breguety XIX) były w stanie wykonywać zarówno loty rozpoznawcze i zwiadowcze, jak i bombardować bliskie zaplecze wroga, a nawet zwalczać lotnictwo przeciwnika (w latach 30. te funkcje spełniał PZL P.23B Karaś, którego w planach zamierzano zastąpić ulepszoną wersją określaną jako P.46 Sum).

„Budowaliśmy (...) własne silniki, a przede wszystkim płatowce, kiedy nikomu się jeszcze nie śniło o polskim samochodzie”.

W 1926 roku zerwano z polityką kupowania samolotów za granicą. Zastąpiono ją ideą samowystarczalnością w zakresie produkcji lotniczej. Wzorowano się na doświadczeniach Czechosłowacji, która zamiast – jak Polska kupować drogie samoloty zagraniczne – stworzyła własny nowoczesny przemysł lotniczy. Jednocześnie Rayski był zwolennikiem zmniejszenia produkcji seryjnej na rzecz studiów nad nowymi konstrukcjami.

Zdaniem Rayskiego budowa własnego przemysłu lotniczego miała zapobiec wydawaniu cennych dewiz, uniezależnieniu się od dostaw sprzętu z zagranicy w czasie zagrożenia wojennego oraz ograniczyć bezrobocie, stworzyć podstawy dla rozwoju polskiej myśli technicznej oraz kształcenia polskich kadr technicznych.

W związku z tym, iż trzy istniejące w 1926 roku w kraju prywatne spółki: Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz, Wielkopolska Wytwórnia Samolotów oraz Podlaska Wytwórnia Samolotów, słabe pod względem kapitałowym, technicznym, nie gwarantowały produkcji nowoczesnych samolotów bojowych, podjęto decyzję o rozbudowie rodzimego państwowego przemysłu lotniczego. Ostatecznie ww. prywatne zakłady zostały przejęte przez Skarb Państwa odpowiednio w latach 1931-1935.

Ustalenia komisji, działającej na mocy sejmowej uchwały z marca 1926 roku, badającej działalność spółki Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze (**Frankopol**) były porażające. Komisja stwierdziła szereg nadużyć finansowych w trakcie budowy zakładów na Okęciu, w rezultacie czego zamiast nowoczesnej fabryki, stały tam dwie niewykończone hale, których znajdowały się w znacznym stopniu wyeksploatowane maszyny i obrabiarki. W rezultacie płk Rayski podpisał w listopadzie 1926 roku umowę z koncernem Skoda, który przejął większościowy pakiet spółki Frankopol i zobowiązał się do zakończenia budowy i wyposażenia zakładów na Okęciu oraz wyprodukowania w ciągu 10 lat 1500 lotniczych silników typu Lorraine-Dietrich.

W rok później uroczyście rozpoczęto produkcję silników lotniczych w zakładach na Okęciu, które wyposażono w nowoczesne obrabiarki oraz własne laboratorium. Po kilku latach produkcji silników na licencji francuskiej, w 1929 roku przestawiono się na produkcję amerykańskich silników gwiazdowych typu Wright J5 „Whirlwind”, a potem brytyjskich silników Bristol Merkury IVS/2. W 1935 roku Skarb państwa wykupił zakłady na Okęciu od koncernu Skoda.

W trzy lata po rozpoczęciu programu budowy polskiego przemysłu lotniczego Rayski na czele eskadry lotniczej odbywa lot na trasie Warszawa-Bukareszt-Białogród-Nowy Sad-Sofia-Stambuł-Jassy-Warszawa na płatowcach Potez XXV wyprodukowanych w Lublinie i Białej Podlaskiej, wyposażonych w silniki Lorraine-Dietrich z Zakładów na Okęciu.

Jednocześnie z budową zakładów lotniczych na Okęciu rozpoczęto rozbudowę Centralnych Warsztatów Lotniczych na Mokotowie, które w końcu 1927 roku przekształcono w Państwowe Zakłady Lotnicze. W marcu 1928 roku utworzono w nich biuro konstrukcyjne, przed którym postawiono zadanie opracowanie sześciu projektów płatowców – myśliwskiego, łącznikowego, towarzyszącego, bombowego, komunikacyjnego i szkolnego. W 1929 roku ukończono montaż pierwszego prototypu duraluminiowego myśliwca PZL P.1 wedle projektu inż. Zygmunta Puławskiego. Po szeregu modyfikacjach konstrukcji i wyposażeniu w silnik Jupiter FVII o mocy 480 KM prace nad prototypem (teraz już PZL P.6) zostały zakończone, a samolot został wystawiony na XII Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu.

W końcu 1930 ukończono montaż kolejnego prototypu metalowego płatowca, który otrzymał nazwę P.7. W 1931 roku powstał kolejny projekt myśliwca oznaczonego jak PZL P.11, który wyposażono w

silnik Merkury IVS/2 o mocy 520 KM . Projekt okazał się bardzo udany, dlatego też w 1933 roku zapadła decyzja o podjęciu produkcji seryjnej. Jednocześnie powstał projekt samolotu towarzyszącego, oznaczonego jako PZL.Ł-2, którego twórcami byli inżynierowie; Jerzy Dąbrowski i Jerzy Kott oraz samolotu liniowego oznaczonego jako PZL.23A „Karaś”, którego seryjną produkcję rozpoczęto w 1935 roku

Niewielka powierzchnia zakładów na Mokotowie znacząco ograniczała możliwości produkcji nowoczesnego sprzętu lotniczego, dlatego też w 1933 roku podjęto decyzję o przeniesieniu PZL na Okęcie, gdzie rozpoczęto budowę fabryki na Paluchu. Nowe zakłady zainaugurowały swoją działalność w 1935 roku. Wytwórnia, zajmująca ponad 18 ha terenu, w tym hale o powierzchni 25 000 m², wyposażone w ponad 500 nowoczesnych obrabiarek, była pokazową wizytówką polskiego przemysłu lotniczego.

W ramach budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego zainicjowano w 1936 roku budowę Wytwórni Płatowców nr w Mielcu. Do zakładu tego, częściowo ukończonego, zamierzano w 1939 roku przenieść produkcję samolotów PZL.37B „Łoś”. Do końca sierpnia 1939 roku przekazano 3 egzemplarze, a 1 września 1939 w fazie montażu znajdowało się jeszcze 7 „Łosi”.

W listopadzie 1932 roku Rayski przedstawił nowy plan rozbudowy sił lotniczych, przewidujący budowę nowych samolotów - bombowca o średniej nośności, silnie uzbrojonego myśliwca, zdolnego do prowadzenia skutecznej walki z sowieckimi ciężkimi samolotami bombowymi typu TB-3. Jednocześnie postulował sił lotniczych do 62 eskadr (24 liniowych, 18 myśliwskich, 12 bombowych i 8 towarzyszących).

1 kwietnia 1933 rozpoczęto wdrażanie trzyletniego programu rozbudowy lotnictwa, który - zgodnie z propozycjami Rayskiego - przewidywał powiększenie lotnictwa towarzyszącego do 15 eskadr, utworzenie 6 nowych eskadr myśliwskich oraz analogicznej rozbudowie lotnictwa bombowego (3 dywizjony ciężkich i 4 lekkich bombowców). Przebrojenie lotnictwa polegało na wprowadzeniu nowych typów samolotów wszystkich rodzajów. Ostatecznie program ten zakończył się sukcesem - podjęto realizację sześciu samolotów (m.in.: P.7, P11. P.23B Karaś, Lublin R-XIII) zainicjowano także studia nad lekkim myśliwcem oraz nowego silnika (PZL WS „Foka”).

W listopadzie 1935 gen. Rayski przedstawił nowy plan rozbudowy lotnictwa do 65 eskadr (580 samolotów w pierwszej linii), spośród których 25 eskadr miało pozostawać w dyspozycji pięciu armii polowych, a reszta w gestii Naczelnego Wodza. Jednocześnie dowódca lotnictwa proponował wymianę samolotów we wszystkich 17 eskadrach liniowych (na P.23 B „Karaś”), przebrojenie całego lotnictwa towarzyszącego w samoloty nowocześniejsze niż Lublin R-XIII oraz opracowanie nowych modeli szybkich bombowców i dwusilnikowych myśliwców.

W połowie czerwca 1936 roku opracował program rozwoju lotnictwa wojskowego do 1942 roku, który przewidywał przede wszystkim rozbudowę bombowego, co niewątpliwie wynikało z fascynacji wspomnianą teorią Douhnetta. Swoją propozycję uzasadniał potrzebą, przynajmniej częściowego, zrównoważenia przewagi lotnictwa sowieckiego i niemieckiego. Mając pełną świadomość, iż Polskę nie stać na posiadanie licznego lotnictwa, zamierał skupić się na osiągnięciu przewagi jakościowej.

Podstawą lotnictwa liniowego miała być ulepszona wersja Karasia, określana jako P.46 Sum. Lotnictwo bombowe miało składać się z P.37 B Łoś oraz projektowanego ciężkiego bombowca LWS.6 Żubr. Samolotem pościgowym miał być PZL P.38 Wilk, a produkcję samolotów myśliwskich - z uwagi na szybkie tempo starzenia się - odkładano na początek lat 40., zadowolając się chwilowo jedynie projektami m.in. P.30 „Jastrząb”) . Wreszcie samolotem rozpoznawczo-łącznikowym miał być model LWS-3 Mewa.

O ile prace nad projektem „Wilka” zakończono w końcu 1936 roku, to prace konstrukcyjne nad przeznaczonym dla niego silnikiem „Foka” nie przyniosły powodzenia. Próba wyposażenia go w amerykańskie silniki Ranger SGV-770B/6 także nie przyniosła zakładanego efektu. W tej sytuacji przyspieszono prace nad budową prototypu samolotu myśliwskiego P.50 „Jastrząb”, wedle projektu inż. Wsiewołoda Jakimiuka. Podczas próbnych lotów z silnikiem Merkury VIII samolot wykazywał wiele niedoskonałości. Niestety także w tym wypadku samolot wymagał zastosowanie silnika o większej mocy, co spowodowało, iż w kwietniu 1939 roku anulowano wstępne zamówienie złożone przez gen. Rayskiego na produkcję seryjną „Jastrzębi”.

Produkcję seryjną PZL P.46 „Sum”, którego udany oblot nastąpił w sierpniu 1938 roku, zamierzano rozpocząć w lipcu 1939 roku, jednak z uwagi na wybuch wojny żadnego samolotu nie ukończono.

W razie wojny z Niemcami przewidywano ataki na niektóre duże miasta oraz przede wszystkim sieć kolejową oraz mosty. Polskie lotnictwo nie było w stanie przeprowadzić takich zniszczeń, aby decydująco wpłynąć na koncentrację niemiecką oraz zasoby przemysłowe Niemiec. W przypadku wojny z Sowiecami planowano jedynie bombardowanie sieci kolejowej, z węzłami kolejowymi. Większość zakładów przemysłowych leżała poza zasięgiem polskiego lotnictwa, nie chciano natomiast bombardować miast ukraińskich i białoruskich.

Wadą polskiego modelu zarządzania lotnictwem było przenikanie się kompetencji szefa Departamentu MSWojsk, (od 1936 roku Dowództwa Lotnictwa MSWojsk.) oraz utworzonego w 1936 roku Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa, mającego określić doktrynę lotniczą. Celem Rayskiego było stworzenie lotnictwa jako samodzielnego rodzaju wojska, celem szefa IOPP gen. Zająca stworzenie skutecznego systemu obrony przeciwlotniczej kraju. Jednak gen. Zając nigdy nie opracował polskiej doktryny lotniczej, stąd jego późniejsze oskarżenia gen. Rayskiego brzmią mało wiarygodnie.

W referacie z końca listopada 1938 roku gen. Zając wskazał na znaczne opóźnienia w wyposażeniu polskiego lotnictwa w nowoczesne samoloty, przede wszystkim myśliwskie, co uniemożliwiało mu prowadzenie samodzielnych działań operacyjnych. Pisząc swój krytyczny raport szef IOPP zapomniał wspomnieć, iż ostateczna realizacja programu opracowanego przez Rayskiego i zatwierdzonych przez władze wojskowego miała nastąpić dopiero w 1942 roku.

W tej sytuacji Rayski przedstawił ministrowi spraw wojskowych raport w którym domagał się przyznania dodatkowych środków na przyspieszenie programu rozbudowy sił lotniczych, w przeciwnym razie zwolnienia go z zajmowanego stanowiska. Ostatecznie 19 marca został odwołany z Dowództwa Lotnictwa, a jego następcy, wobec bliskiej perspektywy zagrożenia wojennego kraju, skoncentrowali się na uzyskaniu gotowości bojowej istniejących już formacji lotniczych.

Gen. Zając, wyznaczony na stanowisko Naczelnego Dowódcy Lotnictwa Na Wypadek Wojny, postanowił zatrzymać program przezbrajania polskich eskadr bombowych w drogę Łosie (zamiast tego zamierzano kupić samoloty Fairey Battle) i skupić się na rozbudowie lotnictwa myśliwskiego. Jedną z jego decyzji był zakup myśliwca PZL P.50 Jastrząb, dla którego nie posiadano jednak wystarczająco mocnego silnika. W tej sytuacji planowano kupić 120 samolotów Morane Saulnier MS-406 oraz kilkanaście Hawker Hurricane. W momencie wybuchu wojny do Polski płynęły dwa brytyjskie statki, które przewoziły lekkie bombowce Fairey „Battle” oraz myśliwce Hawker „Hurricane”. Wobec zablokowania cieśnin duńskich zostały skierowane przez Atlantyk, Morze Śródziemne i Morze Czarne do Rumunii. Na wieść o agresji sowieckiej zostały zatrzymane w porcie w Stambule.

Program rozbudowy polskiego lotnictwa został przerwany nagle w marcu 1939 roku, trudno więc oceniać szanse jego powodzenia, jakkolwiek polskie możliwości finansowe i produkcyjne nie mogły

sprostać olbrzymim potrzebom, związanym z unowocześnieniem polskim siłom lotniczym. *„Gdyby jednak maksymalnie – pisał po latach – moje żądania dozbrojenia lotnictwa polskiego zostały całkowicie uwzględnione przed rokiem 1939, stosunek sił polsko-niemieckich niewiele by się zmienił”*.

II wojna światowa i schyłek życia

Po wybuchu wojny z Niemcami gen. Rayski bez powodzenia próbował uzyskać przydział do jednostki bojowej w charakterze zwykłego pilota. Po przedostaniu się do Francji został przyjęty do Wojska Polskiego, ale jednocześnie obwiniono go za przyczynienie się do klęski wrześniowej i skierowano do obozu karnego w Cerizay. Wytoczono mu także sprawę przed sądem polowym o zdradę tajemnicy wojskowej poprzez opublikowanie obszernego memoriału o sytuacji polskiego lotnictwa w 1939 roku, w którym ujawnił powszechnie znane osiągnięcia prototypów polskich samolotów, możliwości produkcyjne polskiego przemysłu lotniczego oraz organizację lotnictwa w latach 1935-1939. Sąd skazał go na 10 miesięcy więzienia, jednak wyroku nie wykonano, gdyż Generał zgłosił się jako pilot-ochotnik do armii fińskiej. W walkach zdążył wziąć już udział, gdyż wcześniej Finlandia podpisała układ pokojowy z Związkiem Sowieckim.

W tej sytuacji Generał na początku czerwca 1940 roku wstąpił jako pilot w stopniu kapitana do Legii Cudzoziemskiej. Po upadku Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie zwrócił się z prośbą o skierowanie go do polskiego dywizjonu. Zamiast tego **gen. Sikorski osadził go w obozie odosobnienia Rothesay na wyspie Bute, z której został zwolniony dzięki interwencji władz brytyjskich**. Następnie został przyjęty w stopniu majora do Royal Air Force, w lotnictwie transportowym. Po śmierci gen. Sikorskiego został przyjęty do Polskich Sił Powietrznych w stopniu pułkownika, pełniąc w latach 1943-1946 funkcję delegata Dowództwa Polskich Sił Powietrznych na Środkowym Wschodzie. W tym okresie **uczestniczył także w lotach bojowych 318 Dywizjonu Myśliwskiego oraz 1586 eskadry do zadań specjalnych, wchodzącej w skład Dywizjonu 301. Wykonał pięć lotów nad Polską, w tym dwa nad Warszawą podczas trwającego tam powstania. Był najstarszym wiekiem i szarżą pilotem bojowym tej wojny**.

Po demobilizacji osiadł w Londynie, pracując jako kreślarz w Instytucie Topografii. Krótko przed śmiercią otrzymał protokół z posiedzenia Specjalnej Komisji, powołanej na wniosek prezydenta RP, do rozpatrzenia zarzutów przeciwko gen. Rayskiemu, która na posiedzeniu w dniu 2 kwietnia 1977 roku pod przewodnictwem gen. Bohusza-Szyszko wydała krótki werdykt: *„Komisja nie tylko oczyszcza generała Rayskiego z tych zarzutów, ale w uznaniu jego pracy w latach przedwojennych nad rozbudową polskiego lotnictwa, stawia wniosek o odznaczenie go odznaczeniem państwowym”*. Generał nie doczekał przyznania mu tego odznaczenia, gdyż zmarł w Londynie 11 kwietnia 1977 roku. Został pochowany na cmentarzu w Newark. 21 maja 1993 roku jego prochy zostały złożone w Katedrze Polowej WP w Warszawie.

źródło: <http://phw.org.pl/ludomil-rayski-rozwoj-polskiego-lotnictwa-wojskowego-ii-rzeczpospolitej/>

Ciekawostki

Stan obecny:

Wszelkie prawa zastrzeżone. www.iutm.pl

Nowowbudowane osiedle mieszkaniowe.

Data nadania nazwy: 30.08.2018
