

Arkadiusz Kaliński

Działalność I Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych i kursów lotniczych przy Szkole Przemysłowej w Bydgoszczy (1924–1930)

Wielki rozwój lotnictwa podczas I wojny światowej oraz jego rosnące znaczenie militarne i gospodarcze sprawiło, że wiele państw stanęło przed koniecznością rozbudowy silnego i nowoczesnego lotnictwa cywilnego i wojskowego. Dla odradzającej się Polski było to szczególnie trudne zadanie, gdyż u nas należało je budować od podstaw. Organizacją lotnictwa wojskowego w kraju zajęły się władze wojskowe, natomiast tworzenie i opracowanie sposobów samoobrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej powierzono władzom cywilnym. Dla pozyskania pozytywnej aprobaty społecznej w tym względzie potrzebne było powołanie odpowiedniej organizacji.

Pierwszą próbę utworzenia w niepodległej Polsce cywilnego stowarzyszenia lotniczego podjęto w Poznaniu. Grupa lotników wojskowych skupiona wokół czasopisma „Polska Flota Napowietrzna” założyła w październiku 1919 r. pierwszy polski aeroklub, któremu nadano nazwę „Aeroklub Polski”. Prezesem zarządu został prezydent Poznania Jarogniew Dręcki. Głównym zadaniem aeroklubu było wzbudzanie zamiłowania do lotnictwa w Polsce, tworzenie technicznej wiedzy w dziedzinie żeglugi powietrznej oraz popieranie wszelkich dążeń do stworzenia w Polsce wielkiej floty powietrznej. Niestety, po kilku miesiącach, z powodu trudnej sytuacji polityczno-gospodarczej oraz trwającej wojny polsko-sowieckiej, działalność Aeroklubu Polskiego została zawieszona. Dopiero w czerwcu 1921 r. organizacja ta została reaktywowana pod nazwą Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej z siedzibą w Warszawie. Działacze ARP rozpoczęli starania nad powołaniem w Polsce stowarzyszenia, które szerzyłoby propagandę lotnictwa w społeczeństwie, pozyskując jego sympatię i poparcie dla tworzenia własnego, niezależnego lotnictwa polskiego.

12 grudnia 1921 r. na walnym zgromadzeniu ARP podjęto uchwałę o powołaniu Ligi Obrony Powietrznej Państwa. W marcu 1923 r. powstał pierwszy komitet organizacyjny LOPP. Podczas pierwszego ogólnego zgromadzenia Delegatów Członków – Założycieli stowarzyszenia w dniu 22 maja 1923 r. przyjęto statut LOPP, który następnie został zatwierdzony przez podsekretarza Stanu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Jana Olpinickiego.

Celem stowarzyszenia było wzbudzenie zainteresowania najszerszych warstw społeczeństwa żegluga powietrzną, tworzeniem jej, popieraniem i dalszym rozwojem. Miało być to realizowane przez zachęcanie do pracy na polu naukowym, urządzenie wystaw lotniczych w kraju, urządzenie bibliotek, archiwów i muzeów lotniczych, budowę lotnisk, popieranie inicjatywy prywatnej w kierunku rozwijania własnego przemysłu lotniczego oraz kształcenie i doksztalcanie personelu lotniczego.

W dniu 4 sierpnia 1923 r. na mocy przyjętego statutu zostały wybrane pierwsze władze LOPP w postaci: Głównej Rady Nadzorczej, Zarządu Głównego i Głównej Komisji Rewizyjnej.

Zgodnie ze statutem określającym możliwości zakładania miejscowych kół, we wszystkich miastach Polski z końcem 1923 r. powstały pierwsze komitety Ligi w miastach wojewódzkich: w Poznaniu, Toruniu, Wilnie, a organizowały się również w Warszawie, Lublinie, Łodzi, Kielcach i Lwowie. Członkiem LOPP mógł zostać każdy obywatel RP.

Organizacja LOPP obejmowała koła miejscowe, komitety powiatowe i wojewódzkie oraz władze centralne.

Koło miejscowe było najmniejszą komórką organizacyjną, składającą się co najmniej z 10 członków. Koła mogły powstawać w każdej miejscowości i przy poszczególnych instytucjach. Najwyższą władzą koła było Ogólne Zgromadzenie członków, które wybierało pięcioosobowy zarząd na okres jednego roku z prezesem zarządu na czele.

Komitet powiatowy mógł istnieć w każdym powiecie, a najwyższą jego władzą było Zgromadzenie Komitetu Powiatowego. Jego pracami kierował zarząd składający się z 12 członków i 6 zastępców. Miasta znajdujące się na terenie danego powiatu mogły zakładać, w celu zespolenia działania kół miejscowych, komitety miejskie na prawach komitetów powiatowych.

Komitet wojewódzki miał istnieć w każdym województwie. Władzami jego były: Ogólne Zgromadzenie, Rada Nadzorcza oraz Zarząd Komitetu Wojewódzkiego.

Fundusze, dzięki którym funkcjonowała LOPP, pochodziły ze składek członków, ofiar, darowizn, subwencji, dochodów z imprez, a także z odsetek od posiadanego kapitału.¹

Rok 1924 LOPP poświęciła pracom organizacyjnym w terenie. Bydgoszcz, wchodząca w skład województwa poznańskiego, podlegała pod tamtejszy komitet wojewódzki. Zadania założenia Koła LOPP w Bydgoszczy podjął się dowódca 15 Dywizji Piechoty gen. dyw. Władysław Jung, wraz z komendantem działającej w Bydgoszczy Szkoły Pilotów ppłk. pil. Janem Kieżunem. Podczas zebrania w Strzelnicy w dniu 8 marca 1924 r. utworzono tymczasowy komitet LOPP w Bydgoszczy. W jego skład weszli: prezydent miasta dr Bernard Śliwiński (jako prezes) oraz gen. dyw. Władysław Jung (wiceprezes).² Kolejne zebranie komitetu odbyło się w dniu 29 marca 1924 r. w Strzelnicy. Wybrano zarząd w składzie: prezydent miasta Bydgoszczy dr Bernard Śliwiński - prezes, p. Czarmiński - zastępca, prof. Kazanecki - sekretarz, redaktor Beyer-Brzozowski - skarbnik oraz członkowie: ppłk pil. Jan Kieżun, p. Kurdelski, radca Maksymilian Sentkowski oraz p. Stróżyński.³ W następnych miesiącach zaczęły powstawać w Bydgoszczy liczne koła LOPP grupujące m.in. nauczycieli, policjantów, wojskowych z garnizonu, kolejarzy.⁴

W kolejnych latach działalność Ligi rozszerzała się. Działo się to przede wszystkim dzięki dużemu odzewowi ze strony społeczeństwa i instytucji na hasła głoszone przez LOPP. Przyczynili się również do tego aktywni społecznie i cieszący się autorytetem mieszkańcy Bydgoszczy. Tak było w przypadku kolejnych prezesów Miejskiego Komitetu (obwodu) LOPP: dr. Bronisława Potockiego, inż. Tadeusza Janickiego oraz inż. Franciszka Siemiradzkiego. Wiele energii w prace bydgoskiej LOPP włożył m.in. wielki entuzjasta lotnictwa inż. Kazimierz Stabrowski. W pracach stowarzyszenia aktywnie uczestniczyli też wojskowi. Jednym z najbardziej zaangażowanych z tej grupy byli: ppłk pil. Jan Kieżun, kierownik Parku Lotniczego bydgoskiej Szkoły Pilotów i konstruktor lotniczy mjr inż. Stefan Malinowski oraz adiutant Szkoły Pilotów kpt. Adam Wojtyga.

LOPP w Bydgoszczy prowadziła, zgodnie ze swoim statutem programowym, działalność wielokierunkową. Z powodzeniem prowadzono szeroko pojętą propagandę lotnictwa zachęcającą do latania i uprawiania sportów lotniczych. Jednak do największych sukcesów LOPP należy niewątpliwie zorganizowanie w Bydgoszczy pierwszej w kraju Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych.

Jednym z głównych zadań LOPP było dostarczenie lotnictwu wyszkolonej kadry. W tym celu jednym z pierwszych przedsięwzięć była budowa Instytutu

Aerodynamicznego w Warszawie. Utworzenie tego rodzaju placówki naukowo-badawczej umożliwiło prowadzenie badań nowych konstrukcji lotniczych i przyczyniło się do wykształcenia konstruktorów lotniczych. LOPP wspierało również szkolenie pilotów szybowcowych i silnikowych. Do pilnych, w połowie lat 20. prac, należało też szkolenie naziemnego personelu dla potrzeb lotnictwa cywilnego, co jednocześnie stanowiło rezerwę dla lotnictwa wojskowego.

Do założenia pierwszej w Polsce cywilnej szkoły mechaników lotniczych wybrana została Bydgoszcz. Taka decyzja LOPP została najprawdopodobniej podjęta, ponieważ w tym mieście działała już od 1922 r. wojskowa Szkoła Mechaników Lotniczych oraz wydział mechaniczny przy Państwowej Szkole Przemysłowej. W oparciu o te szkoły LOPP powziął zamiar uruchomienia szkolenia cywilnych mechaników lotniczych.⁵

Działalność tę zainicjowało urządzenie w Państwowej Szkole Przemysłowej tzw. ogólnego kursu lotniczego. Zajęcia prowadzone były w systemie wieczorowym (3 godziny tygodniowo). Wymogiem przyjęcia na wyżej wymieniony kurs było ukończenie czterech klas szkoły średniej ogólnokształcącej, ewentualnie siedmiu oddziałów szkoły powszechnej lub szkoły rzemieślniczo-przemysłowej. Dla kandydatów, którzy wykazali się co najmniej dwuletnią praktyką w zawodzie mechanika lub elektryka, cenzus naukowy był obniżony do czterech oddziałów szkoły powszechnej lub dwóch klas szkoły ogólnokształcącej.

Zajęcia obejmowały następujące przedmioty:

- a) ogólną teorię lotnictwa z uwzględnieniem początków aerostatyki i aerodynamiki,
- b) encyklopedię lotnictwa,
- c) ogólnie używane typy silników, ich konstrukcję i właściwości,
- d) teorię lotu i budowę płatowców.

Wykłady były połączone z wykonywaniem szkiców i rysunków technicznych. Zajęcia prowadzili oficerowie z Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych - por. Lech Pogorzelski (przedmioty a, b, d) i por. pil. Paweł Piotrowicz (c). Opłata za kurs wynosiła 5 zł. Zajęcia rozpoczęły się w dniu 15 listopada 1924 r.⁶

Uczniów zapoznano szczegółowo z teorią silnika i płatowca, a następnie umożliwiono im praktyczne zapoznanie się z silnikami w warsztacie lotniczym. W dniu 17 czerwca 1925 r. odbył się egzamin kursu lotniczego (zwanego też



Wykładowca Cywilnej Szkoły
Mechaników Lotniczych
- por. Lech Pogorzelski

kursem mechaników lotniczych LOPP) w salach i warsztatach Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych.

Komisji egzaminacyjnej przewodniczył mjr pil. inż. Franciszek Rudnicki - komendant Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych, a obok niego zasiadali: delegat Szkoły Pilotów w Bydgoszczy por. pil. Władysław Więckowski, przedstawiciel Państwowej Szkoły Przemysłowej prof. Czajkowski, oraz członkowie zarządu LOPP Bydgoszcz-miasto: mecenas dr Bronisław Potocki i inż. Kazimierz Stabrowski.

Egzamin przeprowadzili wykładowcy na kursach mechaników - por. Paweł Piotrowicz i por. Lech Pogorzelski, a do ich złożenia zostało do-

puszczonych 24 słuchaczy, z których 20 ukończyło je pomyślnie.⁷ Dla 15 absolwentów zorganizowano praktykę wakacyjną w warsztatach Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych na bydgoskim lotnisku. Zarząd bydgoskiego LOPP pokrył koszty wyżywienia i umundurowania oraz żołąd, na co łącznie wydano 3.500 zł.⁸

W październiku 1925 r. ponownie ogłoszono nabór na ogólny kurs lotnictwa LOPP. Zajęcia miały się rozpocząć 1 listopada 1925 r. Podanie o przyjęcie na kurs złożyło 89 kandydatów.⁹

W dniu 7 listopada 1925 r. podczas zebrania Zarządu Ośrodka Miejskiego LOPP w Magistracie przedstawiono projekt utworzenia przy Szkole Przemysłowej całodziennego, półtorarocznego kursu dla wyszkolenia mechaników lotniczych oraz samodzielnych pracowników i kierowników warsztatów wojskowych lub cywilnych. Większość wydatków pokryć miał Komitet Wojewódzki lub Urząd Główny LOPP.¹⁰

Wyżej wymieniony projekt został uchwalony podczas zebrania Zarządu Głównego LOPP na Zamku Królewskim w Warszawie w dniu 8 stycznia



Wykładowca Cywilnej
Szkoły Mechaników Lotniczych
- por. inż. pil. Paweł Piotrowicz

1926 r., kiedy to podjęto decyzję o utworzeniu w Bydgoszczy stałej, cywilnej szkoły mechaników lotniczych przy Państwowej Szkole Przemysłowej. Na ten cel przeznaczono 138.000 zł. Projekt ten, jako wzorcowy, polecano do realizacji w innych miastach, w których istnieją szkoły przemysłowo-rzemieślnicze i stacjonowały pułki lotnicze.¹¹

Warunkiem przyjęcia do szkoły mechaników było spełnienie następujących warunków:

- a) posiadanie świadectwa ukończenia 3-letniej szkoły rzemieślniczo-przemysłowej (oddział ślusarski),
- b) ukończenie szkoły przemysłowych mistrzów mechaników,
- c) posiadanie zawodu ślusarza oraz świadectwo czeladnicze,
- d) posiadanie co najmniej 4-letniej praktyki zawodowej i zadowolające wykonanie pracy próbnej czeladniczej.

Kandydaci musieli mieć od 17 do 24 lat. W przypadku dużej liczby chętnych posiadających podobne kwalifikacje i zdolności, pierwszeństwo miały osoby w wieku poborowym. Poza tym od kandydatów do szkoły mechaników wymagano znajomości początków arytmetyki oraz języka polskiego w mowie i piśmie. Przyjęci uczniowie naukę pobierali bezpłatnie oraz otrzymywali pełne utrzymanie i zakwaterowanie.

Każdy absolwent po pomyślnym złożeniu egzaminów i otrzymaniu świadectwa, zobowiązany był do 18-miesięcznej służby wojskowej jako tzw. kaptulant. Później Ministerstwo Spraw Wojskowych skróciło obowiązującą absolwentów służbę wojskową do 12 miesięcy.

Uroczyste otwarcie szkoły miało miejsce 20 kwietnia 1926 r. w obecności dowódcy 15 Dywizji Piechoty gen. bryg. Wiktora Thommée, przedstawicieli lotnictwa i magistratu, p. Bayera - prezesa Rady Miejskiej oraz inż. Franciszka Siemiradzkiego - dyrektora Szkoły Przemysłowej i I Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych. Otwarcia dokonał prezes miejskiego koła LOPP dr Bronisław Potocki.

Podanie o przyjęcie do szkoły złożyło 610 osób, z których do egzaminów i przeglądów lekarskich zakwalifikowano 252 osoby. Ostatecznie naukę rozpoczęło 85 uczniów. Ulokowano ich w koszarach 16 Pułku Ułanów Wielkopolskich przy ul. Szubińskiej, wydano mundury i pełne utrzymanie wojskowe.¹² Nauka trwała trzy półroczne semestry.

Organizacyjnie I Cywilna Szkoła Mechaników Lotniczych podlegała administracyjnie i gospodarczo Dyrektorowi Państwowej Szkoły Przemysłowej i Prezesowi miejscowego Koła LOPP, natomiast jako jednostka przysposobienia wojskowego, miejscowym władzom PW. Pod względem wykszolenia technicznego związana była ściśle ze Szkołą Podoficerów Mechaników Samolotowych, której komendant był faktycznie kierownikiem wykszolenia technicznego, prowadzonego przez wykładowców i instruktorów Centrum Wyszokolenia Podoficerów Lotnictwa.¹³

Prace warsztatowe oraz zajęcia praktyczne, a także wykłady o silnikach lotniczych, technologia materiałów lotniczych, elektrotechnika, nauka o przyrządach pomocniczych oraz meteorologia odbywały się w miarę możliwości na lotnisku w szkole mechaników lotniczych. Pozostałe przedmioty teoretyczne wykładano w budynku Państwowej Szkoły Przemysłowej. Ilość godzin na wykłady przewidziane planem nauki: dla pierwszego semestru - 18 godzin tygodniowo, dla drugiego semestru - 11 godz./tyg., dla trzeciego - 14 godz./tyg.¹⁴

Obok profesorów Państwowej Szkoły Przemysłowej wykłady w CSML prowadzili oficerowie i instruktorzy Centralnej Szkoły Podoficerów Lotnictwa. Uczniowie CSML wysłuchali 1200 godzin wykładów teoretycznych i odbyli 1200 godzin ćwiczeń w warsztatach mechanicznych. Ze względu na to, że CSML została zorganizowana w ramach organizacji Przysposobienia Wojskowego, uczniowie zostali objęci programem szkoły podoficerów piechoty w ilości 800 h wykładów i 400 h ćwiczeń polowych.¹⁵

Dla potrzeb pierwszej tego rodzaju szkoły w Polsce wykładowcy I CSML opracowali kilka podręczników. Por. pil. Paweł Piotrowicz w 1927 r. nakładem Państwowej Szkoły Przemysłowej wydał instrukcję pt. „Regulacja silnika Lorraine - Dietrich 450 KM”. W 1928 r. por. Stanisław Miękina na potrzeby Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych opracował zbiór skryptów pt. „Zasady lotu płatowca”. W 1931 r. w drukarni Państwowej Szkoły Przemysłowej wydrukowano 2. wydanie podręcznika opracowanego przez por. Lecha Pogorzelskiego pt. „Technologia materiałów używanych w przemyśle lotniczym i samochodowym”.

Początkowo szkołę finansował bezpośrednio Zarząd Główny LOPP. W ciągu 18 miesięcy z jego funduszy przeznaczono na ten cel 128.000 zł. W późniejszym okresie szkołę mechaników subwencionowano za pośrednictwem komitetu wojewódzkiego LOPP w Poznaniu, który na utrzymanie szkoły przeznaczał średnio 8.000 zł miesięcznie.¹⁶

Ramowy plan nauki Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych LOPP w Bydgoszczy

Lp.	Przedmioty	I semestr		II semestr		III semestr	
		LICZBA GODZIN					
		tygod.	w sem.	tygod.	w sem.	tygod.	w sem.
1	Matematyka	10	100	3	48	–	–
2	Fizyka techniczna	3	30	3	48	–	–
3	Mechanika i wytrzymałość materiałów	–	–	2	32	3	54
4	Teoria lotów i budowa płatowców	–	–	3	48	5	90
5	Organizacja i historia lotnictwa	2	20	–	–	–	–
6	Silniki lotnicze	2	20	3	48	5	54
7	Technologia materiałów lotniczych	2	20	2	32	–	–
8	Elektronika w zastosowaniu do lotnictwa	–	–	2	32	2	36
9	Nauka o przyrządach lotniczych	–	–	–	–	2	36
10	Meteorologia	–	–	2	32	–	–
11	Rysunek techniczny i rzutowy	3	30	3	48	3	54
12	Praca warsztatowa i zajęcia praktyczne	20	520	20	320	20	680

Na podstawie: Fryderyk Iłowski, Zespół Szkół Mechanicznych Nr 1 w Bydgoszczy w latach 1910–1985, Bydgoszcz 1985.

W sierpniu 1927 r. Cywilną Szkołę Mechaników Lotniczych ukończyło 66 absolwentów (według innych źródeł 55). Po otrzymaniu dyplomów mechanika lotniczego jesienią 1927 r. zostali oni powołani do skróconej 12-miesięcznej służby wojskowej w lotnictwie.¹⁷

W dniu 1 września 1927 r. rozpoczęto drugi osiemnastomiesięczny kurs w Cywilnej Szkole Mechaników Lotniczych. Przyjętych zostało 85 uczniów, urodzonych w latach 1907-1910. Na podstawie doświadczeń zdobytych podczas poprzedniego kursu zwiększono liczbę zajęć praktycznych z 1200 do 1500 h przy jednoczesnym zmniejszeniu ilości wykładów teoretycznych z 1200 do 1000 h. Ponieważ ćwiczenia w warsztatach były trzykrotnie droższe od ćwiczeń w salach wykładowych, koszt utrzymania kursu wzrósł do 180.000 zł, czyli 10.000 zł za każdy miesiąc.¹⁸

Największym problemem okazało się jednak zakwaterowanie kursantów I CSML. Ponieważ korzystanie na stałe z koszar 16 Pułku Ułanów Wielkopolskich okazało się niemożliwe, dlatego w styczniu 1927 r. Zarząd Główny LOPP w porozumieniu z Komitetem Obrony Państwa Gdańskiej Kolei postanowił przystąpić do budowy własnego gmachu - bursy dla uczniów I CSML. Biorąc pod uwagę program szkoły, na który składały się m.in. prace warsztatowe na lotnisku oraz ćwiczenia wojskowe, bursę postanowiono zlokalizować w najbliższym sąsiedztwie lotniska, a obok zaprojektować urządzenie lotniska do ćwiczeń Przysposobienia Wojskowego. Władze miejskie Bydgoszczy podarowały na ten cel grunt znajdujący się obok lotniska o powierzchni 51,18 arów, a komitet LOPP dokupił jeszcze 1 hektar, 63 ary i 49 m² ziemi. Roboty budowlane rozpoczęto w dniu 17 września 1927 r. Koszt budowy bursy wstępnie obliczono na 300.000 zł, jednak już w trakcie budowy budynku wzrósł do wysokości 500.000 zł. Część tej sumy przekazał Komitet Obrony Państwa pracowników Gdańskiej Dyrekcji Kolejowej - łącznie 140.000 zł. Suma ta oraz posiadany grunt umożliwiły zaciągnięcie pożyczki budowlanej w wysokości 100.000 zł w Banku Gospodarstwa Krajowego.

W dniu 16 października 1927 r. odbyła się uroczystość poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę bursy imieniem fundatorów - pracowników gdańskiej dyrekcji kolejowej. W uroczystości wzięli udział: członkowie Komitetu Miejskiego LOPP, inspektor armii gen. dyw. Leonard Skierski, prezes Zarządu Głównego LOPP - prof. Antoni Ponikowski, szef Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Spraw Wojskowych płk dypl. inż. pil. Ludomił Rayski, prezes gdańskiego Komitetu Obrony Państwa dr Stanisław Okołowicz oraz liczni reprezentanci władz miejskich i wojska.¹⁹

Ukończony budynek został poświęcony w dniu 28 lipca 1928 r. Uroczystość tę uświetnił swoją obecnością prezydent II RP Ignacy Mościcki. Obecny był również prezes Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej inż. Julian Eberhard, minister komunikacji P. Kühn, delegacje kolejarzy pomorskich, przedstawiciele komitetów LOPP oraz władze miejscowe. Po wysłuchaniu przemówienia prezesa inż. Eberharda, prezydent RP otworzył drzwi wejściowe bursy srebrnym kluczem z emblematami LOPP, a następnie zwiedził jej wnętrze.

Gmach bursy był pięciopiętrowym budynkiem o powierzchni zabudowania 839,85 m² i przeznaczony dla 100 uczniów. Składał się on z czterech dużych sal mieszkalnych, jadalni, umywalni, sal wykładowych, izby chorych i kancelarii. Na część administracyjną składały się centralnie ogrzewana kuchnia i pralnia. Dzięki temu bursa była doskonale przystosowana do stawianych przed nią wymagań. Do użytku szkolnego oddano również boisko sportowe o powierzchni 6 mórg i 400-metrową bieżnię.²⁰

Ponieważ suma przekazana przez Komitet Obrony Państwa pracowników Gdańskiej Dyrekcji Kolejowej pochodziła z dobrowolnych składek pomorskich kolejarzy, na frontowej ścianie budynku bursy I CSML umieszczono napis o następującej treści, upamiętniający fundatorów: „BURSA LOPP KOLEJARZY POMORSKICH”.

W międzyczasie nieprzerwanie trwał II kurs Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych. Zakończony został w połowie 1929 r. i dyplom mechanika lotniczego po pomyślnym złożeniu egzaminów otrzymało 42 absolwentów.²¹

Z początkiem lipca 1929 r. został ogłoszony nabór na III kurs na rok szkolny 1929/1930. W porównaniu z poprzednim został on przedłużony do 24 miesięcy. Po rozpatrzeniu zgłoszeń do szkoły przyjętych zostało 120 uczniów z roczników 1909–1911. Naukę rozpoczęto w dniu 1 września 1929 r. Na początku 1930 r. na III kursie mechaników było 70 słuchaczy, z których wiosną 1931 r. naukę ukończyło 50 absolwentów.²² Część z nich trafiła następnie do Batalionu Lotnictwa w Poznaniu, skąd po krótkim przeszkoleniu byli odsyłani do jednostek lotniczych. W dniu 20 kwietnia 1931 r. do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu przybyło dziewięciu absolwentów III Kursu Szkoły Mechaników Lotniczych LOPP.²³

Ponieważ zgodnie z zadaniem LOPP, którym było tworzenie ośrodków lotniczych, a nie ich utrzymywanie, szkołę mechaników lotniczych postanowiono oddać w ręce państwa. Dlatego w 1931 r. LOPP nie ogłosiła naboru na IV kurs.

Wraz z propozycją LOPP w Departamencie Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych powstał pomysł wykorzystania pomieszczeń bursy oraz dotychczasowych doświadczeń w prowadzeniu Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych do utworzenia w Bydgoszczy lotniczej szkoły dla małoletnich. Plany te zostały zrealizowane, gdy po przejęciu nieruchomości oraz finansowania szkoły została w niej umieszczona Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich. Stało się to na podstawie rozkazu organizacyjnego Departamentu Aeronautyki Ministra Spraw Wojskowych L.dz. 8635/30 z dnia 7 sierpnia 1930 r., na mocy którego przystąpiono do organizacji SPLdM. Do prac organizacyjnych wyznaczono dotychczasowego dowódcę eskadry szkolnej Szkoły Podoficerskiej Mechaników Lotniczych kpt. pil. Adama Zaleskiego.²⁴

Dzięki inicjatywie LOPP i założeniu I Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych polskie lotnictwo zyskało ok. 150 mechaników lotniczych. Działa-



*Uroczystość poświęcenia budynku bursy Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych
w Bydgoszczy w dn. 28 lipca 1928 r.*

jące od 1925 r. przy Państwowej Szkole Przemysłowej wieczorowe kursy mechaników lotniczych wykształciły prawdopodobnie ok. 100 fachowców.

Idea organizacji i finansowania przez LOPP cywilnych szkół kształcących mechaników lotniczych zdecydowała o przystąpieniu do budowy drugiej szkoły o podobnym profilu nauczania na lotnisku w Skniłowie we Lwowie. W późniejszym okresie została ona przekazana władzom wojskowym i przekształcona w Szkołę Mechaników Majstrów Wojskowych. Do końca lat trzydziestych już pod patronatem Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej powstały kolejne szkoły mechaników lotniczych: w Aleksandrowicach koło Bielska na Śląsku, w Stanisławowie i w Masłowie pod Kielcami.

Idea powołana i sprawdzona w mieście nad Brdą przyniosła przedwojennemu polskiemu lotnictwu wielu wykwalifikowanych mechaników lotniczych, którzy wykazali się swoimi umiejętnościami podczas trudnych lat II wojny światowej.

-
- ¹ Z. Kozak, *Liga Obrony Powietrznej Państwa* [w:] *Lotnictwo polskie w okresie międzywojennym*, Warszawa – Suwałki, 1993, s. 127–131.
 - ² *Dziennik Bydgoski*, 9 III 1924, nr 58.
 - ³ *Ibidem*, 30 III 1924, nr 76.
 - ⁴ *Ibidem*, 11 IV 1924, nr 86; 29 III 1924, nr 77; 13 IV 1924, nr 88.
 - ⁵ *Lot Polski*, 1927, nr 11, s. 337; *Dziennik Bydgoski*, 16 X 1927, nr 298.
 - ⁶ *Dziennik Bydgoski*, 6 XI 1924, nr 258.
 - ⁷ *Ibidem*, 19 VI 1925, nr 139.
 - ⁸ *Ibidem*, 22 X 1925, nr 244.
 - ⁹ *Lot Polski*, 1927, nr 5.
 - ¹⁰ *Dziennik Bydgoski*, 22 X 1925, nr 271.
 - ¹¹ *Ibidem*, 12 I 1926, nr 8.
 - ¹² *Ibidem*, 23 II 1926, nr 43; 18 IV 1926, nr 89; 22 IV 1926, nr 92.
 - ¹³ Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie Rembertowie (dalej cyt.: CAW), Akta Dowództwa Lotnictwa, I.300.38.35.
 - ¹⁴ F. Iłowski, *Zespół Szkół Mechanicznych Nr 1, 1910-1985*, Bydgoszcz 1985.
 - ¹⁵ *Dziennik Bydgoski*, 16 X 1927, nr 298; *Lot Polski* 1927, nr 5.
 - ¹⁶ *Lot Polski*, 1927, nr 5.
 - ¹⁷ *Dziennik Bydgoski*, 9 IX 1927, nr 206; *Lot Polski*, 1927, nr 12.
 - ¹⁸ *Dziennik Bydgoski*, 18 VI 1927, nr 137, 16 X 1927, nr 292; *Bądźmy gotowi, Dziesięciolecie LOPP*, Warszawa 1933, s. 98.
 - ¹⁹ *Lot Polski*, 1927, nr 11, s. 337-342; *Piętnastolecie LOPP 1923-1938*, Warszawa 1938, s. 79.
 - ²⁰ *Dziennik Bydgoski*, 31 VII 1928, nr 147; *Lot Polski* 192, nr 9, s. 681-682.
 - ²¹ *Lotnik*, 1929, nr 7/8, s. 182.
 - ²² *Ibidem*, 1929, nr 6/7, s. 165; 1930, nr 4, s. 125; *Dziennik Bydgoski*, 9 VII 1929.
 - ²³ CAW, Akta Szkół Wojskowych 1918–1939, sygn. I.340.51. (dalej cyt.: ASW), *Rozkazy dzienne Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania*, teczka 3.
 - ²⁴ CAW, ASW, sygn. I.340.53., *Rozkazy dzienne Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotnictwa* (dalej cyt.: CWPL), t. 1; *Piętnastolecie LOPP...*, op. cit., s. 31.