



Ludwik
major
pilot. **Dzikiow**
ski



major
pilot.

Ludwik Idzikowski



Młodość i I wojna ŚW

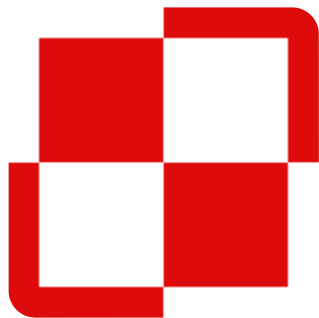
Maturę uzyskał w 1912 w Korpusie Kadetów w Rosji, a studia podjął na wydziale Górniczym Politechniki w Liège w Belgii.

Podczas I wojny światowej, w lipcu 1915 został powołany do armii rosyjskiej i skierowany do lotnictwa. Ukończył Szkołę Pilotów w Sewastopolu w 1916 i został skierowany do eskadry na front w stopniu chorążego, następnie otrzymał stopień oficerski. Po rewolucji październikowej powrócił do Warszawy.



Służba w Wojsku Polskim

W listopadzie 1918 wstąpił do nowo tworzonego Wojska Polskiego w stopniu podporucznika. W trakcie trwającej wojny polsko-ukraińskiej, uczestniczył już jako porucznik w walkach lotniczych podczas obrony Lwowa. Od 1 czerwca 1919 latał bojowo podczas wojny polsko-bolszewickiej jako pilot, początkowo w 7 eskadrze myśliwskiej, składającej się głównie z amerykańskiego personelu, a później w 6 eskadrze wywiadowczej. Walczył m.in. w obronie Lwowa w latach 1919 i 1920.



Po Wojnie

Po wojnie został awansowany do stopnia kapitana pilota ze starszeństwem z dniem 1 czerwca 1919.

W listopadzie 1921 przeniesiono go do Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu, gdzie był instruktorem, dowódcą eskadry, a następnie zastępcą szefa pilotażu, do listopada 1923 jako oficer nadetatowy 2 pułku lotniczego. W 1924 był oficerem 1 pułku lotniczego. Następnie, przez kilka miesięcy pełnił służbę w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, po czym powrócił do latania w 1 pułku lotniczym.

W sierpniu 1925 został dowódcą 11 eskadry lotniczej, a jesienią 1926 wyznaczony został na stanowisko dowódcy I dywizjonu lotniczego.

Z dniem 24 kwietnia 1926 został przeniesiony służbowo do Polskiej Misji Wojskowej Zakupów we Francji na okres czterech miesięcy. Testował w locie zakupione przez Polskę francuskie samoloty. 18 lutego 1928 został mianowany majorem ze starszeństwem z 1 stycznia 1928 roku i 8. lokatą w korpusie oficerów lotnictwa. W tym czasie pełnił służbę w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa, pozostając w ewidencji kadry oficerów lotnictwa.

Plan Lotu

We Francji wysunął projekt dokonania pierwszego przelotu samolotem przez Atlantyk w trudniejszym kierunku zachodnim, przeciwnym do wiatrów. Do tej pory, próby takie nie powiodły się, a Atlantyk pokonano jedynie w kierunku wschodnim. Z uwagi na brak zainteresowania polskich władz wojskowych, Idzikowski czynił na własną rękę przygotowania do lotu na francuskim samolocie wypożyczonym z zakładów, z francuskim nawigatorem. Szef Departamentu Aeronautyki MSWojsk., płk Ludomił Rayski, odmówił mimo to zgody na lot. Na skutek jednak zainteresowania prasy planami Idzikowskiego, polskie władze państwowe i wojskowe podjęły ideę lotu przez Atlantyk. Idzikowski mając liczne koneksje we francuskim przemyśle lotniczym, skontaktował się z kierownikami SECM w Colombes, gdzie budowano bombowce Amiot. Ministerstwo Spraw Wojskowych sfinansowało Idzikowskiemu nowo skonstruowany w Francji samolot rajdowy Amiot 123 B2 – odmiana bombowca, który otrzymał nazwę „Marszałek Piłsudski”. Kontrakt podpisano 31 stycznia 1927 r., a dostawę zaplanowano na maj. Termin nie został dotrzymany, głównie z powodu problemów z silnikiem. Pod koniec 1927 r. zdecydowano się na zastosowanie silnika Lorraine Dietrich Orion (czyt. Luren Ditrish Orią), co wydłużyło czas produkcji do 1 roku. Od lipca 1928 r. prowadzono próby, aby rozwiązać początkowe problemy. Większość problemów była spowodowana przez system naftowy. Po naprawie i modyfikacjach systemu Amiot 123.01 był gotowy do lotu. Podczas lotu pilotem był mjr Ludwik Idzikowski oraz mjr Kazimierz Kubiś jako nawigator.

Pierwsza Próba

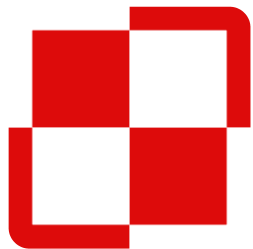
Pierwszą próbę przelotu podjęli oni 3 sierpnia 1928, o godz. 4:45, z lotniska Le Bourget (Czyt. Lu Burże) pod Paryżem. Jednakże po przelecie ok. 3200 km, nad oceanem, przed osiągnięciem połowy drogi, załoga zauważyła spadający poziom oleju silnika, znamionujący pęknięcie zbiornika oleju. Polscy lotnicy zdecydowali zawrócić do Europy. Po 31 godzinach lotu od startu, kiedy olej w instalacji się skończył, Idzikowski zdecydował wodować obok napotkanego niemieckiego statku s/s „Samos”, ok. 70 km od brzegu Hiszpanii. Marynarze uratowali załogę i wyciągnęli dźwigiem samolot. Operacja nie została wykonana zbyt umiejętnie, a samolot został uszkodzony na tyle, że i tak trzeba było go spisać na straty. Przyczyną wypadku było rozszczelnienie głównego zbiornika oleju. Niemieccy załoganci kilka dni przetrzymywali polskich pilotów na pokładzie statku.

Przygotowania do drugiej próby

Idzikowski i Kubala mimo zakończenia poprzedniego podejścia niepowodzeniem podjęli rok później kolejną próbę pokonania Atlantyku. W tym celu zakupiono ze składek Polonii amerykańskiej drugi egzemplarz samolotu Amiot 123, mający mocniejszy silnik i inne drobne ulepszenia. Na szczęście obok oryginalnego samolotu dla Idzikowskiego i Kubali, SECM zbudował jeszcze jednego Amiota 123.02 dla francuskiego klienta, który w międzyczasie zrezygnował z umowy. Amiot 123.02 został wyposażony w podzespoły z pierwszego samolotu, które spełniały wymagania i nadawały się do ponownego wykorzystania. Zmodyfikowano i powiększono niefortunny układ olejowy samolotu. Zastosowano mocniejszy wariant silnika LD Orion (moc z 750 KM zwiększyła się do 784 KM). Samolot na prośbę Polonii amerykańskiej miał nazywać się „Marszałek Piłsudski” na cześć ówczesnego



Narodowe Archiwum Cyfrowe

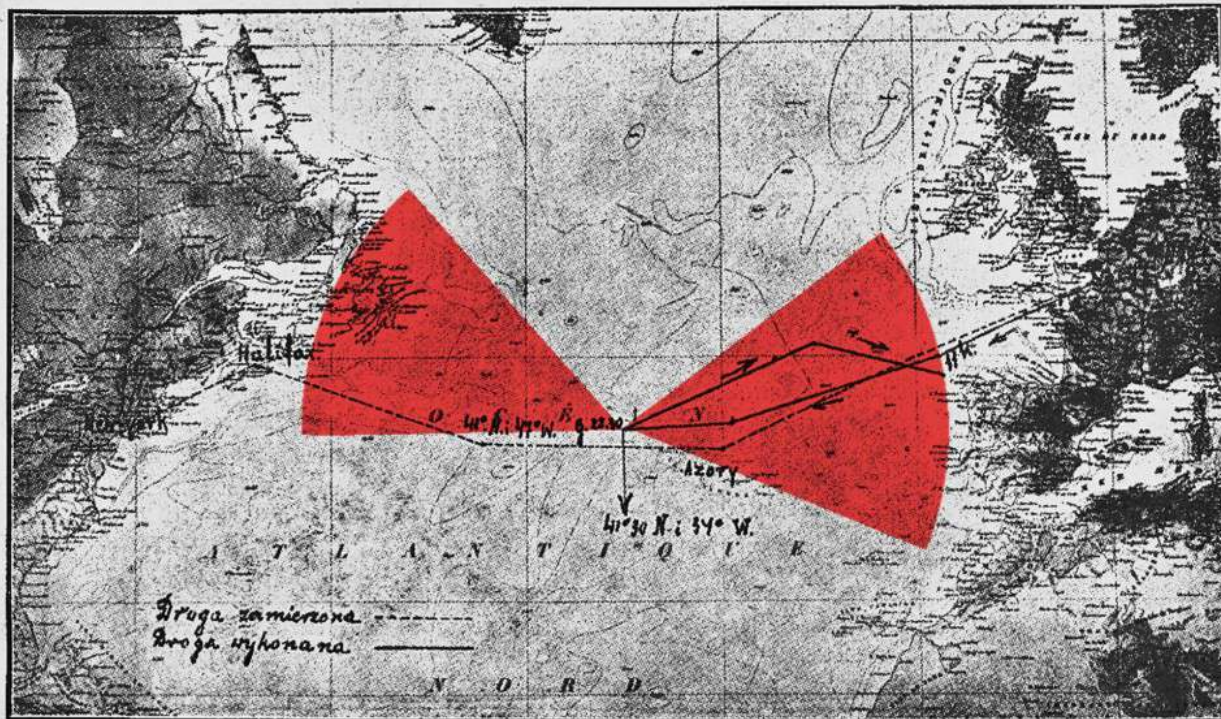


Druga Próba

Pierwszą próbę lądowania zaczęli zrywać paliwo, gdyż tego nie było widać, a nie widoczność podczas zmierzchu nie ułatwiała zadania. Nie wiedzieli, że w paliwie znajdował się również eter (dodawano do dla większej mocy silników). A pod wpływem niego piloci zaczęli psuć silniki. Miał zapieć pasami ramy, prawe osłonię nie. Nie miał systemu zapalania pasów, zapalili lampę narkowa w celu przepalenia pasów. Dobrowadziło to do zapalenia się parwa samolotu który spłonął przez przypadek z kamieniem i skapotował (czyli przewrócił się).

wysp
czasu
skali

(19

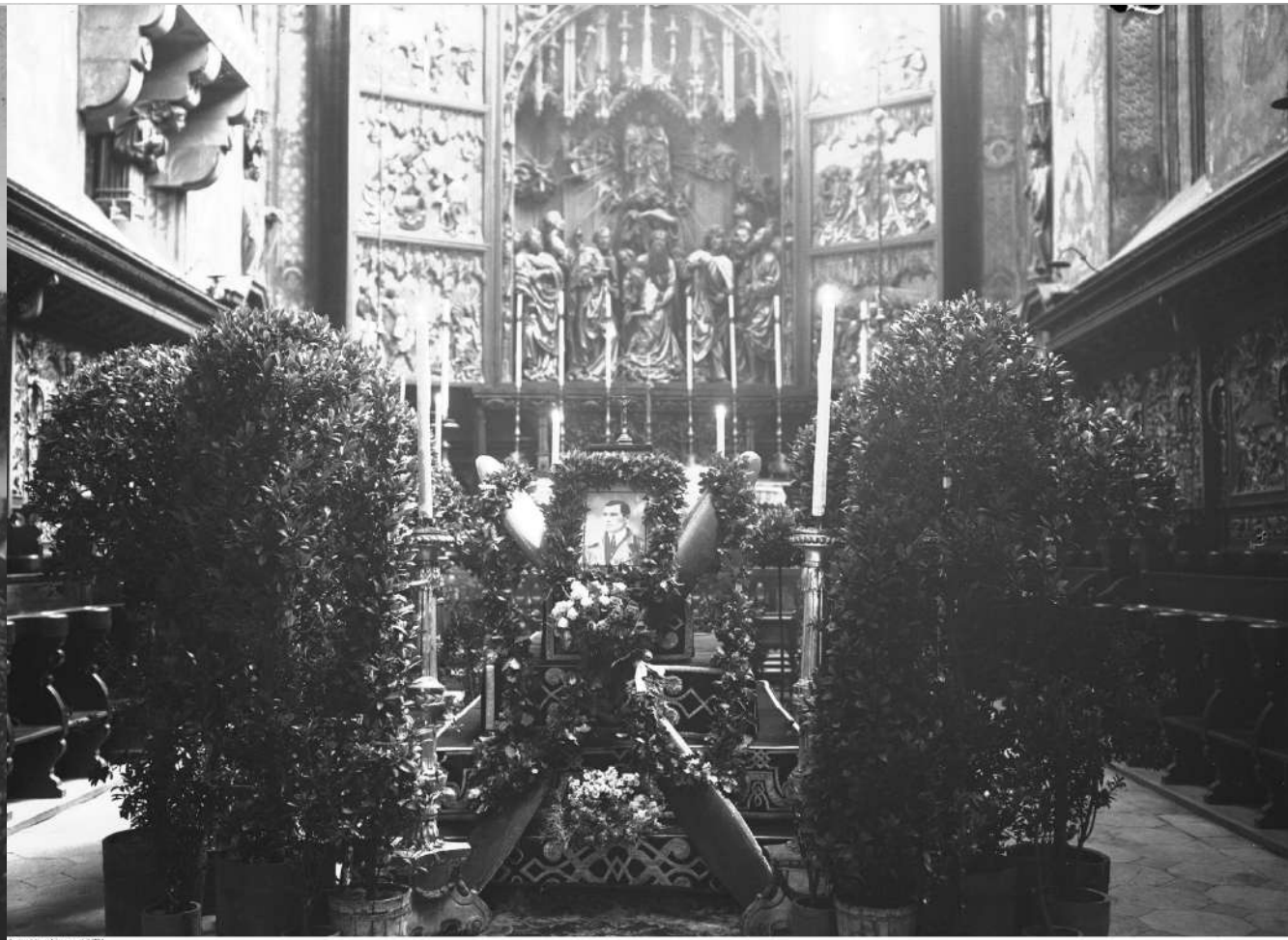


Droga zamierzona i przeleciała przez lotników polskich.

Zdjęcia po katastrofie



Powrót do Polski, Pogrzeb



Fragment prezbiterium z widocznym ołtarzem głównym podczas
urzędu nabożeństwa. Widoczny udekorowany portret mjr. Ludwika

sierpnia 1920 r. w katedrze w Katowicach. Zdjęcie z albumu "Powrót do Polski, Pogrzeb" z sierpnia 1920 r.

Upamiętnienie



Złożenie wieńca przez grupę oficerów lotnictwa na grobie mjr. Ludwika Idzikowskiego, na Powązkach w Warszawie w 21.05.1932 r. Wieniec składa płk. Czesław Filipowicz. Widoczny także m.in. pilot amator Tadeusz Pruszkowski.

Ordery i odznaczenia



- Krzyż Srebrny Orderu Virtuti Militari nr 8095
- Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski (pośmiertnie)
- Krzyż Walecznych (dwukrotnie)
- Złoty Krzyż Zasługi (31 sierpnia 1928)
- Polowa Odznaka Pilotów nr 29 (11 listopada 1928)
- Złota Odznaka Honorowa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej I stopnia

Materiały zaczerpnięte z:

- <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/plain-content?id=39729>
- <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/plain-content?id=39730>
- <https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/58795:1/h:195/>
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Kopiec_J%C3%B3zefa_Pi%C5%82sudskiego_w_Krakowie#/media/Plik:Kopiec_Pi%C5%82sudskiego-WidokOdZachodu-POL,_Krak%C3%B3w.jpg
- <https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/58728:1/>
- <https://www.szukajwarchiwach.gov.pl/>
- Prywatnych źródeł Pana Filipa Idzikowskiego