

Zygmunt Bąk

Motto:

*Czerwoną plamą krwi polskiej zapisał na obcej ziemi imię swego Narodu,
poświęcił dla idei co miał najdroższego – swe życie.*

Złożył je w ofierze dla walki z żywiołem –

w imię postępu całej ludzkości i sławy Imienia Polskiego

(Księga pamiątkowa *Ku czci poległych lotników*, Warszawa 1933, Idzikowski Ludwik, str. 357)

Lulas Idzikowski nad Morzem Atlasa

W sierpniu 2008 minęła 80. rocznica polskiej próby przelotu przez Atlantyk. Minęła... niezauważona! Natomiast w lipcu 2009 miała miejsce kolejna rocznica - też 80. Tym razem rocznica tragicznej śmierci inicjatora przelotów transatlantycznych, podczas podjętej drugiej próby.

Ludwik Idzikowski w roli pilota i Kazimierz Kubala, jako nawigator - dwóch polskich majorów lotnictwa - oto śmiałkowie siedemnastej ówczesnej próby przelotu nad Oceanem Atlantyckim. Próby przelotu Atlantyku ze wschodu na zachód, z Paryża do Nowego Jorku! Z kierunku trudnego, wówczas jeszcze nie pokonanego, bo wymagającego w znacznej mierze lotu *pod wiatr*. Tym opracowaniem spróbujemy oddać należną część i chwałę Temu, który *czerwoną plamą krwi polskiej zapisał na obcej ziemi imię swego Narodu...* śp. mjr. pilotowi Ludwikowi Idzikowskiemu.

W lotnictwie odrodzonej Rzeczypospolitej

Ludwik Idzikowski urodził się 24 sierpnia 1891 w Warszawie. Po ukończeniu Szkoły Handlowej Zgromadzenia Kupców, maturę uzyskał w 1912 w gimnazjum wojskowym Korpusu Kadetów im. Aleksandra Suworowa². Studia rozpoczął na Wydziale Górniczym Politechniki w Leodium, dzisiejszym Liège, we wschodniej Belgii nad Mozą, w pobliżu granicy z Holandią i Niemcami.

Jednak wybuch I w. św. skierował jego karierę niedoszłego górnika po 3 semestrach studiów na zupełnie inne ścieżki. W lipcu 1915, jako jednoroczny ochotnik, został powołany do armii rosyjskiej i skierowany do Oddziału Lotniczego przy 2. Armii Czynnej. W lutym 1916 odkomenderowano go do carskiej Szkoły Lotniczej w Sewastopolu na Krymie, gdzie po 6-miesięcznym szkoleniu, 18 lipca zdał egzamin na pilota wojskowego. Pięć dni po egzaminie otrzymał przydział do Oddziału Lotniczego 16. Korpusu Armii Czynnej, w krótkim czasie uzyskując nominację do stopnia chorążego. W trakcie służby, do ogłoszenia mobilizacji, wziął czynny udział w lotach bojowych przeciwko wojskom niemieckim i austriackim. Za wykazane męstwo i odwagę został odznaczony *Orderem Św. Stanisława z Mieczami, Krzyżem Św. Jerzego IV i III stopnia*.

Po wybuchu rewolucji październikowej w 1917. Ludwik Idzikowski przedostał się z Rosji do Warszawy. Zgodnie z poświadczeniem z dnia 12.06.1919 Szefa Lotnictwa Naczelnego Dowództwa W.P.:

(...) ppor. Idzikowski Ludwik dnia 1.11.1918 wstąpił do wojska polskiego w Krakowie. (...)

16 grudnia 1918 na Polu Mokotowskim w Warszawie ppor. Idzikowski w grupie z 35 innymi lotnikami złożył pierwszą w Wojsku Polskim przysięgę na wierność Rzeczypospolitej. Uroczystości nadano szczególny, symboliczny charakter. Ramie w ramie z Idzikowskim przysięgę złożyli: ppłk Zygmunt Studzinski, kapitanowie: Julian Słoniewski, Donat Makijonek, Pietraszkiewicz, rtm. Tadeusz Grochowalski, porucznicy: Stanisław Ujejski, Artur Jurkiewicz,

Henryk Skoczdo pole, Zdzisław Zych-Płodowski, Augustyn Menczak, Batycki, Tytus Karpiński, Józef Godlewski, podporucznicy: Tadeusz Antonowicz, Zbigniew Babiński, Karol Chłupka, Mieczysław Garszka, Lisowski, Stanisław Krajewski, Władysław Świątecki, Władysław Ciechoński, Kornacki, Tadeusz Prauss, Stanisław Rybka, Tułacz, Stanisław Jakubowski, Edmund Jungowski, Stefan Brygiewicz, Jan Skarżyński, Włodzimierz Puzyra, Józef Krzyczkowski, Stanisław Pawluć, Stefan Sznuć, Popławski, Wardejn.

Warto również wspomnieć, że w drugiej połowie listopada 1918 rozpoczęła działalność Komisja Kwalifikacyjna Lotnicza powołana przez Ministra Spraw Wojskowych. Zadaniem Komisji stało się przeprowadzenie weryfikacji umiejętności pilotów polskich z byłych



Poświadczenie wstąpienia ppor. L. Idzikowskiego do WP



Legitymacja osobista ppor. pil. L. Idzikowskiego / Zdjęcia: Center for military studium

państw zaborczych, zgłaszających się do służby w Wojsku Polskim. W styczniu 1919 Minister Spraw Wojskowych, na podstawie wniosków Komisji potwierdził kwalifikacje weryfikowanych lotników i nadał prawo noszenia odznaki pilota grupie 60 oficerów i szeregowych lotnictwa (bez wchodzących w skład lotnictwa wielkopolskiego i Armii Polskiej we Francji). Można rzec, że była to pierwsza, uporządkowana kadra lotnicza niepodległej Polski. W gronie tym, znaleźli się m.in.:

- majorowie: Jan Tarnawa-Malczewski, Jerzy Syrokomla-Syrokomski;

- kapitanowie: Tadeusz Grochowalski, Julian Słoniewski, Roman Florer, Camillo Perini;

- rotmistrzowie: Stanisław Jasiński, Piotr Niżewski, Aleksander Serebnicki;

- porucznicy: Jerzy Borejsza, Artur Jurkiewicz, Eugeniusz Roland, Stefan Stec, Adolf Wiesiołowski;

- podporucznicy: Ludwik Idzikowski, Mieczysław Garszta;

- sierżant - Józef Cagasek.

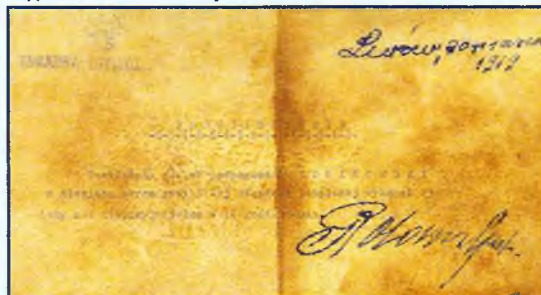
Potwierdzeniem przyznania odznaki pilota ppor. Idzikowskiemu jest Legitymacja Nr. P. 156 wydana przez Departament IV Żegluga Powietrznej MSWojskowych, L. dz. 104/22 Ż.P. z dn. 22.11.1922, z wpisem:

(...) Porucznik Idzikowski Ludwik jest uprawniony na czas służby w Wojskach Lotniczych do noszenia odznaki oraz używania tytułu pilota. Powyższe prawo nadane mu zostało Dzn. Pers. Str. 1838 z dnia 28 lipca 1919. Podpisał: Łossowski, Szef Departamentu IV Ż.P. (...)

Dowództwo Wojsk Lotniczych, tuż po powołaniu do życia w pierwszych tygodniach niepodległej Polski, przystąpiło do formowania pierwszych eskadr. Niewielka ilość sprzętu i lotników wystarczyła do utworzenia, zgodnie z rozkazami władz lotniczych trzech eskadr - dwóch w Warszawie i jednej w Lublinie. Natomiast trzy kolejne eskadry, które powstały w Krakowie i we Lwowie, zorganizowały się samorzutnie, bez rozkazu. 7 listopada w Krakowie, po przylocie ze Lwowa z misją specjalną do Polskiej Komisji Likwidacyjnej, por. pil. Stefan Bastyr i por. obs. Janusz de Beaurian po naradzie z kpt. pil. Romanem Florerem i por. pil. Stanisławem Jasińskim zdecydowali, że do czasu powstania władz centralnych w Warszawie sformowane jednostki będą nosiły nazwę Bojowe Eskadry Lotnicze - I i III w Krakowie na lotnisku Rakowice, II we Lwowie na lotnisku w Lewandówce.

Eskadry z Warszawy i Lublina miały osiągnąć gotowość bojową w końcu stycznia 1919, gdy tymczasem samorzutnie powstałe eskadry ówczesnej Galicji z Krakowa i Lwowa brały już udział w walkach od początku listopada 1918 na

Poświadczenie wykonania lotów przez ppor. L. Idzikowskiego
Zdjęcia: Center for military studiem



LOTNICTWO POLSKIE
POLOWA ESKADRA LOTNICZA I. 2

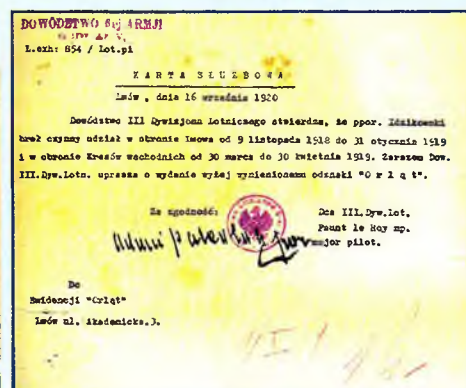
WYKAZ LOTÓW NAD NIEPRZYJACIELEM

PILOT: *Gromadzki Idzikowski* za KWIECIEŃ 1919 r.

Lp. DATA	g. m.	trwanie lotu	postrzel. w przybl. (ka.)	skutki pow. przypadł. ląd.	U W A G I
1. 3.	1. 15.	~ 150. Km.		obszernie z. Gromadzki	
2. 16.	- 35.	~ 70. Km.		obszernie	

Interw. dnia 10. marca 1919.

Wykaz lotów nad nieprzyjacielem ppor. Idzikowskiego, za kwiecień 1919



Karta służbowa ppor. Idzikowskiego, Lwów 16.09.1920

frontie wschodnim przeciw wojskom Zachodnio-ukraińskiej Republiki Ludowej.

Ppor. Idzikowski, zgodnie z wcześniej przywołanym poświadczeniem, 9 listopada odleciał do Lwowa, gdzie jako lotnik-pilot brał udział w walkach aż do końca stycznia 1919. Latał w składzie Lwowskiej Grupy Lotniczej, która powstała z połączenia II. Bojowej Eskadry Lotniczej z przybyłą 26 listopada 1918 z Krakowa, III. Bojową Eskadrą Lotniczą. Dowódca Grupy (pracującej dla dowództwa obrony Lwowa) został por. pil. Stefan Bastyr. Pod nazwą *Lwowskiej*, Grupa przetrwała zaledwie do 3 grudnia, kiedy to na mocy rozkazu gen. dyw. Jordana Rozwadowskiego przy Dowództwie Armii Wschód utworzono Dowództwo połowych eskadr lotniczych na Galicję Wschodnią. Stąd też, na legitymacji osobistej (*Feldpost-korrespondenzkarte*) ppor. Idzikowskiego ważnej na rok 1918 widnieje pieczęć *Lotnictwo Polskie - Polowa Eskadra Lotnicza I.* Lotnicy lwowscy,

oprócz zadań rozpoznawczych, prowadzili działania szturmowe wspierające jednostki piechoty walczące pod Lwowem, Dublanami, Grzybowicami Wielkimi i Sorokami. W okresie od 6 grudnia do 23 grudnia 1918 obie eskadry wykonały łącznie 28 lotów bojowych. Rozkazem Sztabu Generalnego WP Nr 66 z 20 grudnia 1918 powołującym Dowództwo Wojsk Lotniczych i Sekcję Żegluga Napowietrznej, eskadry we Lwowie zmieniły numery i nazwy. I tak, II Bojowa Eskadra Lotnicza stała się 6. eskadrą lotniczą - dowódca por. obs. Kazimierz Schmidt (w styczniu 1923 zmienił nazwisko na Gaszyn), zaś III. Bojowa Eskadra Lotnicza została 7. eskadrą lotniczą pod dowództwem kpt. pil. Stelmacha. Rozkaz ten ustalił podstawy organizacji wojsk lotniczych i podział kompetencji pomiędzy Sztabem Generalnym WP, a Ministerstwem Spraw Wojskowych w zakresie lotnictwa wojskowego.

14 stycznia 1919 na lotnisko Hureczko pod Przemyślem Naczelne Dowództwo WP skierowało z Krakowa 5. Eskadrę Lotniczą (dawną I. Bojową), dowodzoną przez rtm. Jasińskiego. Po niezaakceptowaniu przez Sztab Generalny WP decyzji gen. Rozwadowskiego o utworzeniu *Dowództwa połowych eskadr lotniczych na Galicję Wschodnią*, zostało ono rozformowane, a eskadry 5., 6., 7. połączone w III Grupę Lotniczą, której dowódcą został kpt. pil. Camillo Perini. Styczeń 1919 nie sprzyjał aktywności lotniczej, natomiast w lutym eskadry III. Grupy wykonały 63 loty bojowe i zrzucały na pozycje ukraińskie prawie 1000 kg bomb. Odkryło się to bez udziału ppor. Idzikowskiego, który zgodnie z poświadczeniem Szefa Lotnictwa:

(...) przeniesiony do szkoły pilotów pozostawał w niej przez luty, poczem udał się znowu na front lwowski, na którym był aż do końca. (...)

Idzikowski na front polsko-ukraiński powraca w marcu, i jak wspominał Stanisław Pietruski, ówczesny ppor. obserwator 6 eskadry lotniczej:

(...) przybył do eskadry Ludwik Idzikowski i Artur Jurkiewicz. Idzikowski był pierwszorzędnym pilotem, doskonałym kolegą i żył się z nami bardzo szybko. Latał stale z por. Hesse. (...)

Ppor. pil. Idzikowski (drugi z lewej w górnym rzędzie) wraz z por. obs. Kazimierzem Schmidtem (trzeci z lewej w dolnym rzędzie) w gronie lotników lwowskich
Zdjęcie: archiwum autora



Czwórka pilotów 6. Eskadry Wywiadowczej (od lewej): por. pil. Franciszek Peter, ppor. pil. Ludwik Idzikowski, ppor. obs. Ryszard Hesse, ppor. pil. Stanisław Pietruski
Zdjęcie: archiwum autora via strona internetowa Cieszyńskie Orły



Latając bojowo w 6. eskadrze ppor. Ludwik Idzikowski zastąpił jako niezwykle odważny i męzny pilot. Jak wynika z *Poświadczenia lotów* (Lwów 30 marca 1919):

(...) *podporucznik Idzikowski w miesiącu marcu przy 6-tej Eskadrze Lotniczej wykonał 23 loty nad nieprzyjacielem w 26 godzin i 40 minut. (...)*

Z końcem marca nastąpiła kolejna reorganizacja eskadr działających pod Lwowem, w wyniku której w III Grupie Lotniczej dowodzonej przez kpt. pil. Stefana Bastyrę znalazły się 6. i 7. eskadry lotnicze. W kwietniu 1919 rozpoczęła się polska ofensywa, a wraz z nią zwiększenie aktywności lotniczej, przy czynnym udziale ppor. Idzikowskiego, o czym świadczy:

(...) *Wykaz Lotów Nad Nieprzyjacielem za kwiecień 1919; Lwów, Dnia 30 kwietnia 1919., Lp. 126/1919: Data 3-ci kwietnia: trwanie lotu - 1 godz. 15 min.; przestrzeń w przybl. 150 km; wynik lotu - obserwacje, 2 bomby; Data 16-ty kwietnia - 85 min.; 70 km; obserwacja. (...)*

Jakie były zasługi ppor. Idzikowskiego na froncie polsko-ukraińskim, najlepiej ujął kpt. pil. Bastyr, który we wniosku o odznaczenie orderem Virtuti Militari V klasy napisał:

(...) *Por. Idzikowski jest jednym z najdzielniejszych pilotów. Odważny i spokojny latał prawie najwięcej ze wszystkich, we wszystkich lotach przez zimną krew i odwagę dając obserwatorowi możliwość celnego obstrzeliwania i obrzucania bombami nieprzyjaciela. (...)*

Oddając hołd II i III Grupie Lotniczej działającej na rzecz oddziałów gen. dyw. Władysława Jędrzejewskiego wspomnijmy o wykonanych w kwietniu około 200 lotach bojowych w czasie 180 godzin i zrzuconych ponad 3,7 ton bomb na pozycje ukraińskie.

Podstawowym sprzętem były dla 6. eskadry lotniczej były cztery samoloty Brandenburg, dwa - Roland CL-2 i po jednym - Oeffag i BFW C-12. 7. eskadra lotnicza miała do dyspozycji trzy Fokery E-5/D-8, trzy Brandenburgi i jednego LVG C-5. Zaplanowana na maj 1919 ofensywa na froncie polsko-ukraińskim - obejmującej również lotnictwo - odbyła się z udziałem ppor. Idzikowskiego, który zgodnie z poświadczeniem Szefa Lotnictwa Naczelnego Dowództwa WP od 1 maja objął stanowisko oficera przy sztabie. Majowe walki lotnictwa w rejonie Lwowa zapoczątkował grupowy atak samolotów III Grupy Lotniczej na pozycje wojsk ukraińskich pod Pikułowicami. Nasilenie walk miało miejsce 14 maja, kiedy to 6. i 7. eskadry zaatakowały oddziały ukraińskie w samym Kulikowie.

Ceną za wykonanie tego dnia osiemnastu lotów i zrzućenia około 600 kg bomb była strata dwóch lotników (zginęli por. Kiszczewski i por. Mocylewski), dwóch samolotów, jednego poważnie uszkodzonego, a pozostałe biorące udział w akcji były postrzelane.

Ppor. Idzikowski do latania bojowego w 6. eskadrze powrócił w lipcu 1919, w trakcie przebazowania eskadry do Bereźnicy pod Tarnopolem. Jak wspominał wcześniej przywołany Stanisław Pietruski (w lipcu 1919 z obserwatora przeszkolił się na pilota):

(...) *Dostajemy bardzo ładne lotnisko, o całe niebo lepsze od lwowskiego. Eskadrę dowodzi por. pil. Kazimierz Swosowski, a w skład jej wchodzi piloti - Idzikowski, Pietruski, Wiesiołowski, Stachura i Malachowski; obserwatorzy - Hesse, Wojciechowski, Piniński, później Turbiak. Fabian, Paleolog, Piątkowski... Zaczynamy latać, patrolując nasze przedpole ukraińskie... Swosowski jest bardzo dobrym przełożonym, spokojny i zrównoważony. Loty nasze są stale w głąb Ukrainy, ciągłe obserwacje linii kolejowych i stacji. (...)*

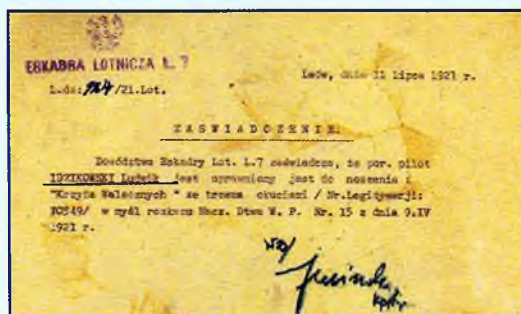
Należy wspomnieć, że w tym okresie decyzją Inspektoratu Wojsk Lotniczych, 7. eskadra została przeformowana w jednostkę myśliwską. W sierpniu została wyposażona w 12 myśliwskich Albatrosów D III (Oeffag) i wzmocniona najlepszymi pilotami z innych eskadr. Do przeformowanej 7. eskadry trafili, por. Władysław Konopka, por. Jerzy Weber, por. Franciszek Peter, por. Ludomił Rayski (który przejął dowództwo od por. Stefana Steca), ppor. Kazimierz Jesionowski, ppor. Aleksander Seńkowski (z obserwatora przeszkolony na pilota). W gronie tym od 1 września znalazł się również ppor. Ludwik Idzikowski. Do 7. eskadry we Lwowie, pozostającej w rezerwie Naczelnego Dowództwa WP, 17 października przybyła grupa dziesięciu lotników amerykańskich z dowodzącym mjr. pil. Cedriciem Faunt-Le-Roy. Następnego dnia (18 października) por. pil. Ludomił Rayski przekazał obowiązki dowódcy mjr. pil. Faunt-Le-Roy, sam pozostając w eskadrze. Jego zadaniem było wprowadzenie Amerykanów, szczególnie nowego dowódcy i jego zastępcę Meriana Coopera, w specyfikę organizacji polskiego lotnictwa. Pod dowództwem mjr. pil. Faunt-Le-Roya lotnicy amerykańscy przystąpili do intensywnych lotów treningowych na nieznanym im typie samolotu Albatros D III. W październiku wykonano 131 takich lotów. Pod wpływem pisma dowódcy 7. eskadry mjr. pil. Faunt-Le-Roy do I. Wiceministra Spraw Wojsk. z dnia 1 listopada 1919 r., w którym prosił:

(...) *by organizacja służby oficerów, lotników amerykańskich w Polsce została nazwana Polsko-Amerykańską grupa lotniczą i żeby dzieliła się na dwie eskadry, jedna pod nazwą Eskadry im. Kościuszki, a druga pod nazwą Eskadry im. Pułaski. (...)*

MSWojskowych 31 grudnia wydało rozkaz oficerski nr 5 zezwalający na nazwanie eskadry nazwą:

(...) *7. Eskadra Myśliwska polsko-amerykańska im. Kościuszki oraz na nazwanie klucza dowodzonego przez kpt. M. Coopera Oddziałem pościgowym im. Pułaskiego polsko-amerykańskiej Eskadry im. Kościuszki. (...)*

W ten oto sposób 7. eskadra im. Kościuszki dzieliła się na dwa klucze. Jeden był dowodzony przez por. pil. Edmunda Corsi (w składzie: por. pil. E. Chess, por. pil. C. Clark, ppor. pil. E. Noble, ppor. pil. L. Idzikowski, por. pil. A. Seńkowski i por. J. Weber), a dowódcą drugiego był kpt. Merian Cooper (z podległymi mu lotnikami: por. pil. H. Ch. Rorison, kpt. obs. A. Kelly, por. pil. G. Crawford, por. pil. L. Rayski i por. pil. W. Konopka). Eskadra posługiwała się godłem, malowanym na wszystkich samolotach, zaprojektowanym przez ppor. pil. Elliota Chessa. Była to rogatywka *krakuska* (jaka naczelnik Tadeusz Kościuszko nosił podczas insurekcji w 1794) i dwie skrzyżowane kosy (symbolizujące chłopów walczących razem z Kościuszką) na tle białoczerwonych



Zaświadczenie L.dz. 924 uprawniające por. pil. Idzikowskiego do noszenia Krzyża Walecznych i legitymacja Nr. P. 156 uprawniająca do noszenia odznaki i używania tytułu pilota
Zdjęcia: Center for military studies



Ppor. pil. Ludwik Idzikowski - okres wojny 1919-1920 i Odznaka Honorowa Orłeta
Zdjęcia: Center for military studiwm



pasów (barw flagi Stanów Zjednoczonych Ameryki) i 13 niebieskich gwiazd wpisanych na obwodzie koła (symbolizujących trzynaście zjednoczonych stanów). Godło to przetrwało w użyciu przez następne polskie jednostki lotnicze - 111. Eskadrę Myśliwską 1. Pułku Lotniczego, Dywizjonu 303 i w chwili obecnej - w 1. eskadrze lotnictwa taktycznego Warszawa z Mińska Mazowieckiego.

Jak wspominał kpt. pil. Merian Cooper:

(...) wszyscy cieszyliśmy się, że znowu możemy latać... Pierwsze jednak dwa miesiące, pomimo najlepszych chęci, zeszyły nam prawie beczynn timer. Patrołowaliśmy tylko w powietrzu. (...)

Śnieg i mróz grudnia 1919 pogłębiały zniecierpliwienie lotników 7. eskadry, przez wiele dni nie pozwalając im na loty. W dzienniku lotów bojowych, aż przy dwudziestu jeden datach figuruje wpis *Bez lotów*. W styczniu 1920 nie było lepiej. Przez dwanaście kolejnych dni piloci eskadry patrzyli, jak pada śnieg, deszcz i deszcz ze śniegiem. Mimo wszystko korzystano z każdej okazji do wykonywania lotów ćwiczebnych. Również i luty nie był zbyt łaskawy dla 7. eskadry. W nocy 4 lutego pożar niemal całkowicie zniszczył Lwowski Park Lotniczy wraz z zasobem części samolotowych i zaopatrzeniem. Paskudna pogoda zmusiła pilotów eskadry *Kościuszkowskiej* do pozostania na ziemi. W takich okolicznościach ppor. Idzikowski opuścił przesładowaną pechem jednostkę myśliwską, powracając do służby w 6. eskadrze wywiadowczej.

Najdobitniejszym dowodem uznania dokonania ppor. Idzikowskiego w najgorszym okresie odradzającej się niepodległości Polski, jest *Karta służbowa* wydana przez Dowództwo 6. Armii, zarejestrowana pod L.exh: 854/Lot.pi, w której:

(...) Dowództwo III. Dywizjonu Lotniczego stwierdza, że ppor. Idzikowski brał czynny udział w obronie Lwowa od 9 listopada 1918 do 31 stycznia 1919 i w obronie Kresów Wschodnich od 30 marca do 30 kwietnia 1919. Zarazem Dow. III Dyw. Lotn. uprasza o wydanie wyżej wymienionemu odznaki Orłeta. Podpisał: Dca III. Dyw. Lot. Faunt le Roy mjr. Pil. (...)

Dla scharakteryzowania postaci ppor. Idzikowskiego niech posłużą słowa Wacława Ludwika Sobola, zamieszczone w albumie *Polska Lotnicza*, będącym pracą zbiorową z 1937:

(...) Dla tego skromnego i cichego człowieka, o wyrazie twarzy łagodnym, a nawet nieco melancholijnym, wojna była żywiołem, w którym czuł się doskonale... Idzikowski należał do słynnej grupy kapitana Bastyrę, która zapisała się wspaniałe w historii naszych orężnych zmagania o niepodległość, a jej lotnicy - na czołowe miejsca wśród obrońców obleganego Lwowa. W postaci Idzikowskiego jak gdyby ześrodkowały się hasła herbowe dwu miast Rzeczypospolitej: tego, w którym się urodził i tego, którego bronił swoją pierś - *Leopolis semper fidelis* i *Varsavia semper heroica*. Najbliżsi towarzysze broni opowiadają, że miał coś, co brzmiało, jakąś rozbrajającą miękkość w naturze, która zjednywała mu wszystkich



Dwie wersje dyplomu nadania Odznaki Honorowej Orłeta / Zdjęcie: archiwum autora

i nie dopuszczała możliwości, aby posiadał niechętnych sobie. Przede wszystkim odwaga i skromność cechowały tego niezwykłego człowieka. Siadał do samolotu w obliczu najcięższego zadania bojowego z miłym uśmiechem na twarzy. Był uważny i ostrożny, a samolot prowadził z matematyczną niemal bezwzględnością tak, że lecącemu z nim odbierało dużo ze smaku lotu... Wydawał się być człowiekiem, który unika wszelkich wysiłków fizycznych. Gdyby nie oczy, ciemne oczy, w których żarzył się olbrzymi a utajony zapas energii, sądziłoby było można, że nie wykroczy nigdy poza krąg swych dociekań myślowych. (...)

Jak mistrzowski był pilotaż w wykonaniu L. Idzikowskiego, niech poświadczą słowa ówczesnego oficera taktycznego dowódcy lotnictwa Frontu Południowego i 6. Armii, por. obs. Kazimierza Kubali. Wspominał:

(...) Już wówczas słynął on, jako jeden z najsprawniejszych i najspokojniejszych pilotów. Wróciliśmy wówczas z lotu nad frontem z Jachny na Ukrainie przez Żmerynkę do Płoskirowa, gdzie mieliśmy się zatrzymać na noc, ponieważ dalej na wschód nie było już żadnego lotniska. Gdy przelatywaliśmy nad górą koło miejscowości Derażni, silnik odmówił posłuszeństwa. Ścisłe biorąc, spodziewaliśmy się tego, gdyż jeszcze w czasie lotu nad frontem pocziwy nasz silnik Daimler chodził nieregularnie i tracił obroty. Nie mogliśmy jednak pozostawać blisko frontu, a daleko od podstawowego lotniska i dlatego zdecydowaliśmy się na lot do Płoskirowa. Góra, nad którą lecieliśmy, była zrębem po wyciętym niedawno lesie. Idzikowski siadł szczęśliwie na szczycie. (...)

Kolejnym dowodem uznania dla poczynania L. Idzikowskiego w wojnie polsko-bolszewickiej jest Krzyż Walecznych. W treści Zaświadczenia L.dz.:924/21.Lot. czytamy:

(...) Dowództwo Eskadry Lot. L.7 zaświadcza, że por. pilot Idzikowski Ludwik jest uprawniony do noszenia Krzyża Walecznych ze trzema okuciami (Nr Legitymacji 30549) w myśl rozkazu Nacz. Dłwa W.P. Nr 15 z dnia 9.IV.1921 (...)

1 września 1920 Ludwika Idzikowskiego awansowano na stopień porucznika, z przydziałem przejściowo do III. Ruchomego Parku Lotniczego we Lwowie, a docelowo do 14. eskadry lotniczej, w służbie której przebywał do listopada 1921. Następnie przeniesiono go do Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu na stanowisko instruktora, gdzie do listopada 1923 kolejno pełnił funkcję zastępcy dowódcy 1. eskadry szkolnej, a później zastępcy szefa pilotażu, będąc jednocześnie dowódcą 1. eskadry szkolnej. W trakcie pobytu w szkole, 13 czerwca 1922 otrzymał awans na stopień kapitana. Od listopada 1923 i w pierwszych miesiącach 1924 był zatrudniony w Departamencie IV Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych, oraz w 2. Pułku lotniczym w Krakowie. Po praktyce w MSWojskowych, skierowany został do 1. Pułku lotniczego w Warszawie, w którym służył do 9 listopada 1924. W tym samym miesiącu objął stanowisko zastępcy dowódcy 18. eskadry lotniczej, której 1 grudnia 1924 został dowódcą. Był też jednym z uczestników pierwszego w Europie grupowego przelotu samolotami nad Alpami. Kluczem sześciu samolotów Potez XV A2 prowadził płk pilot Aleksander Serednicki. Załogi stanowili: ppłk pil. Senderek, mjr pil. Prauss, kapitanowie piloci Krzyczkowski, Dziama, Gilewicz, Idzikowski, Pawlikowski i por. obs. Piątkowski oraz mechanicy - starsi sierżanci Kobus i Gierlicki i sierżant Stefan Kłosinek. Załogi wyleciały z Paryża, by przez Lyon do Turynu, przelecieć nad Alpami 29 września 1924 w kierunku na Mont Cenis. Później przez Włochy, Jugosławię i Austrię dotarli do kraju.

W lutym 1925 kpt. Idzikowski odbył 2-tygodniowy kurs w Doświadczalnym Centrum Wyszkołowania Armii w Rembertowie. Utworzone w 1922, w dwudziestolecie międzywojennym było głównym ośrodkiem szkolenia oficerów wszystkich rodzajów broni w dziedzinie taktyki piechoty - na poziomie wyższych studiów wojskowych. Przygotowywano w nim oficerów do objęcia funkcji dowódczych, od kompanii do pułku włącznie.

Od maja 1925 do kwietnia 1926 kpt. pil. Idzikowski kolejno dowodził 12. eskadrą lotniczą i 1. dywizjonem lotniczym. W kwietniu został przydzielony do Polskiej Misji Wojskowej Zakupów we Francji, jako pilot-oblatywacz francuskich samolotów zakupionych dla polskiego lotnictwa wojskowego.

Po powrocie w grudniu 1927 został skierowany do pracy w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. Potwierdzeniem powrotu, jest *Zaświadczenie* wydane przez Ministerstwo Spraw Wojskowych, które zarejestrowane liczbą 30629, 27. Lot.Pers. Warszawa, dn. 24.12.1927 zaświadcza:

(...) że okaziciel niniejszego jest majorem pilotem Idzikowskim Ludwikiem z Polskiej Misji Wojskowej Zakupów... Kierownik Referatu Pers. Kalkus mjr. pil. (...)

Transatlantycka załoga

Podczas pracy w Polskiej Misji Wojskowej Zakupów we Francji, jak odnotował Wacław L. Sobol w albumie *Polska Lotnicza* z 1937:

(...) myśl Idzikowskiego krążyła ustawicznie w środowisku artystycznym, koto najfantastyczniejszych zagadnień... Podczas pobytu w Paryżu, Idzikowski przebiegał ustawicznie muzea sztuki oraz muzea lotnicze i tu może, przed samolotem któregoś z pierwszych ofiarnych pionierów aeronautyki, narodziła się myśl dokonania przelotu nad oceanem, jako aktu patriotycznego wobec ukochanej Ojczyzny. Pod wpływem tego projektu, Idzikowski zmienił się do niepoznania, rozpełtały się w nim jakieś ukryte dotychczas moce, wzrosła przedsiębiorczość, a zapal do nowego zamierzenia wyrugował całkowicie z jego nastroju nostalgię, jaką przeżywał często, gdy brakło mu już atmosfery wojny. (...)

Trwał wtedy wyścig o palmę pierwszeństwa w pokonaniu Atlantyku i zdobycie nagrody Orteiga. Raymond Orteig, nowojorski przedsiębiorca 19 maja 1919 ogłosił, że lotnik, który w przeciągu najbliższych 5 lat przeleci non stop z Nowego Jorku do Paryża lub na odwrót, otrzyma 25.000 dolarów. Przez ten czas żadnej próby nie podjęto, więc Orteig w 1924 ponowił wyzwanie. Wyścig ten pochłoniął wiele ofiar, wśród których znaleźli się m.in. Charles Nungesser, francuski as lotniczy z I w. św., wraz Francois'em Coli, Minchin, Hamilton i Wertheim (kobieta), Trilly i Mutcaffé, Omdal i Grayson (kobieta), Bertrand, Hill i Paine. Wyścig ten - lecąc łatwiejszą trasą z zachodu na wschód - wygrał 20 maja 1927 amerykański lotnik Charles Lindbergh. Natomiast kierunek odwrotny - ze wschodu na zachód - mimo podjęcia licznych prób pozostawał wciąż niepokonany, kończąc się w większości tragicznie. I właśnie w tym kierunku powziął postanowienie pokonania Oceanu Atlantyckiego mjr Idzikowski. Wprawdzie planowała taki lot już wcześniej załoga w składzie por. pil. Kazimierz Kalina, por. pil. obs. Kazimierz Szałas i mechanik, majster wojskowy sierżant Stefan Kłosiński, znany z polskiego grupowego przelotu nad Alpami w 1924, lecz mjr Idzikowski potrafił urzeczywistnić owe marzenia. Wymienieni trzej lotnicy dokładnie opracowali lot z Afryki Zachodniej do Ameryki Południowej i powrót do Polski nad Północnym Atlantykiem, lecz plany te 31 lipca 1928 pokrzyżował tragiczny wypadek tej załogi (przy lądowaniu w Bagdadzie samolot uległ rozbiciu, a por. pil. obs. Kazimierz Szałas zginął) w przerwany rajdzie Dęblin-Bagdad-Kair-Warszawa.

Ludwik Idzikowski musiał pokonać wiele przeszkód, nim zyskał przychylność dla swoich zamierzeń. Na dowód tego możemy przytoczyć słowa zrazem świetnego pilota wojskowego, jak i znanego pisarza lotniczego Janusza Meissnera, serdecznego kolegi mjr. Idzikowskiego, którego J. Meissner uważał za mądrego starszego brata. Janusz Meissner wspominał:

(...) W owym czasie w kraju nie było środków materialnych na realizację takiego projektu, nie było ani odpowiedniego samolotu, ani silnika polskiej konstrukcji, ani wreszcie przemysłu, który mógłby taką maszynę wyprodukować. To też Idzikowski sam, bez pomocy czynników rządowych, zabrał się do realizowania swego marzenia. Wspólnie ze znajomym lotnikiem francuskim rozpoczęli starania i zabieg o zdobycie samolotu, uwieńczone wreszcie obietnicą wypożyczenia maszyny przez Société d'Emboutissage et de Constructions Mécaniques, które to zakłady produkowały... samoloty konstrukcji inżyniera Amiota. (...)

Warunkiem było dokonanie przelotu pod francuskimi znakami rozpoznawczymi. Z chwilą, gdy realizacja tego projektu nabierała coraz realniejszych kształtów, Ludwik Idzikowski zameldował się u szefa Departamentu Aero-

Rok 1928, przed hangarami paryskiego lotniska Le Bourget - majorem Idzikowski i Kubala / Zdjęcie: ze zbiorów K. Kubali, udostępnione przez p. Halinę Zydka-Kubalę, wdowę po mjr Kubali, za pośrednictwem Pana Andrzeja Lisowskiego, Kierownika Generalnego RP w São Paulo, znajduje się w zbiorach Muzeum Regionalnego w Starym Sączu Kroniki Muzealne Nr 1, Stary Sącz 2001



nautyki MSWojskowych, płk. pil. Ludomila Rayskiego z prośbą o wydanie zgody na dokonanie przelotu. Płk. Rayski sprzeciwił się temu zamierzeniu. Dlaczego? Otóż, jako doświadczony pilot doskonale zdawał sobie sprawę, że nie wszystkie samoloty, a szczególnie silniki produkcji francuskiej, są wysokiej jakości. W owym czasie, po dość długim okresie prosperity francuski przemysł lotniczy zaczął tracić swoje przewodnictwo na rzecz Wielkiej Brytanii, Włoch, USA i Niemiec.

Jednak, jak wspominał Janusz Meissner:

(...) wiadomości o zamiarach Idzikowskiego przeniknęły już do Polski, a prasa (nie bez mego skromnego, cichego podszepu) rozpisywała się o zamierzonym polskim locie przez Atlantyk. Między innymi całą sprawą zainteresował się gen. Górecki, zastępca szefa Departamentu Administracji MSW i nawet sam marszałek Piłsudski. Dzięki temu znalazły się też pieniądze na zakupienie samolotu. To, oczywiście skłoniło Rayskiego do ustępstw, ale pod pewnymi warunkami. Jednym z nich był udział w locie majora Kazimierza Kubalę, jako nawigatora. (...)

Kazimierz Ferdynand Kubala

urodził się w 1893 w Podłęciu pod Krakowem. Wczesne lata dzieciństwa spędził w Starym Sączu, gdzie ukończył szkołę podstawową. Maturę uzyskał w 1912 w gimnazjum im. Królowej Zofii w Sanoku. Podczas I w. św. po ukończeniu szkoły obserwatorów lotniczych w 1915 służył w lotnictwie austro-węgierskim na frontach wschodnich, włoskim i albańskim. Od kwietnia 1919 w stopniu por. obserwatora pełnił obowiązki oficera przy Sztacie Szefa Lotnictwa Naczelnego Dowództwa WP. W latach 1924-1925 ukończył kurs pilotażu w Grudziądzu. Ponadto uzyskał wykształcenie uniwersyteckie z tytułem mgr. farmacji, jak też znajomość języków francuskiego, niemieckiego i angielskiego.

Załoga w składzie w dwóch wojskowych - major-pilot i major-pilot obserwator - nie tylko znająca się z okresu lotnictwa Frontu Południowego wojny 1920, ale i także dobrana pod względem kwalifikacji lotniczych, w grudniu 1926 udała się do Paryża. Ówczesny

Uczestnicy pierwszego w Europie lotniczego grupowego przelotu nad Alpami, 29.09.1924; stoją od lewej: mjr Prauss, por. Piątkowski, kpt. Pawlikowski, płk Serebnicki, kpt. Idzikowski, kpt. Gilewicz i kpt. Dziama (brak ppłk. Sendorka, kpt. Krzyczkowskiego oraz mechaników: starszy sierzantów Kobusa i Gierlickiego i sierżanta Stefana Kłosińskiego) / Zdjęcie: Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa, praca zbiorowa, Warszawa 1933



I zastępca szefa Administracji Armii MSWojskowych, wspomniany gen. bryg. Roman Górecki, który zdecydował o zakupie samolotu i pokryciu kosztów związanych z lotem ze środków państwowych, nie tylko doskonale zdawał sobie sprawę z doniosłości czynu obu lotników, ale i z korzyści dla Polski w razie powodzenia ich przelotu nad Atlantykiem - tak pod względem politycznym, jak i gospodarczym!

Pierwsza próba przelotu przez Atlantyk

Mjr Idzikowski pozostał przy swojej poprzedniej decyzji odnośnie wytwórni samolotu. Wybrał konstrukcję zaprojektowaną przez biuro zakładów SECM. Stanowiła projekt nocnego bombowca Amiot 123BN3, który wówczas realizowano w wersji przeznaczonej do lotu dalekiego zasięgu jedynie w dwóch egzemplarzach. Egzemplarz o nr 123.01 (z zespołem napędowym Lorraine Dietrich) przeznaczono dla polskiego lotnictwa wojskowego. Koszt pokrywał producent. Umowę pomiędzy *Société d'Emboutissage et de Constructions Mécaniques* - Amiot i polskim Ministerstwem Spraw Wojskowych podpisał w siedzibie wytwórni w Colombes 31 stycznia 1927. Ze strony polskiej umowę parafował Szef Polskiej Misji Wojskowej Zakupów we Francji, płk inż. Aleksander Łoyko-Radziejowski. Termin dostawy samolotu określono na maj 1927, a datę planowanego lotu przez Atlantyk na lipiec 1927. Wytwórnia SECM wywiązała się ze swoich zobowiązań odnośnie przygotowania samolotu, natomiast dostawca silnika Lorraine Dietrich, wydłużał jego próby na hamowni aż do października, nie uzyskując zakładanych osiągnięć. Spowodowało to opóźnienia i konieczność zastosowania innego silnika tej tego samego producenta. Ostatecznie samolot przekazano do fabrycznych prób w locie w końcu stycznia 1928. Amiot 123 BN był dwupłatem ze skrzydłami dwudźwigarowymi o rozpiętości 21,50 m usztywnionymi rozpórkami, z kadłubem z rur duralowych o długości 13,72 m. Konstrukcja kryta w całości płótnem, z kabinami otwartymi osłoniętymi wiatrochronami. Całą przestrzeń, od ściany ogniowej silnika do kabiny pilota, wypełniały zbiorniki paliwa o pojemności blisko 5000 litrów. Można by rzec, ot latający zbiornik! Ciężar własny - 2110 kg, w locie - 7800-8200 kg. Samolot zabierał przy starcie dwukrotnie więcej paliwa, niż sam ważył. Prędkość przelotowa 160-180 km/godz., zasięg 7600 km. Zbiorniki miały zawory, które umożliwiały szybki zrzut paliwa w locie, podczas sytuacji awaryjnej. W razie przymusowego wodowania, opróżnione zbiorniki pełniły rolę naturalnych pływaków mających utrzymać samolot na powierzchni wód oceanu. Napęd samolotu stanowił 18-cylindrowy rzędowy silnik Lorraine Dietrich Orion o mocy 650/750 KM, stosunkowo mało wypróbowany. Jak wspominał mjr Kubala w liście do Janusza Kędzierskiego:

(...) Wytwórnia dała nam rajdowy samolot do prób tak późno, że mogliśmy wykonać na nim zaledwie jeden dłuższy lot. Samolot obciążono paliwem na lot pięćdziesięciogodzinny. Silnik stanął nam po zaledwie 35 godzinach pracy. Okazało się, że zużywał znacznie więcej oliwy niż przewidywano. (...)

Zainteresowanie lotem ze strony polskich elit polityczno-wojskowych było znaczne. W Colombes i później w Villacoublay pojawili się m.in. gen. broni Józef Haller, późniejszy poseł na Sejm III kadencji (1930-1935) - płk dypl. Franciszek Arciszewski z małżonką i szef Polskiej Misji Wojskowej Zakupów płk inż. Aleksander Łoyko-Radziejowski.



Samolot SECM Amiot 123 BN3 .01 *Marszałek Piłsudski* przed pierwszą próbą lotu przez Atlantyk / Zdjęcie: Sport lotniczy w przedwojennej Polsce, Warszawa 1994



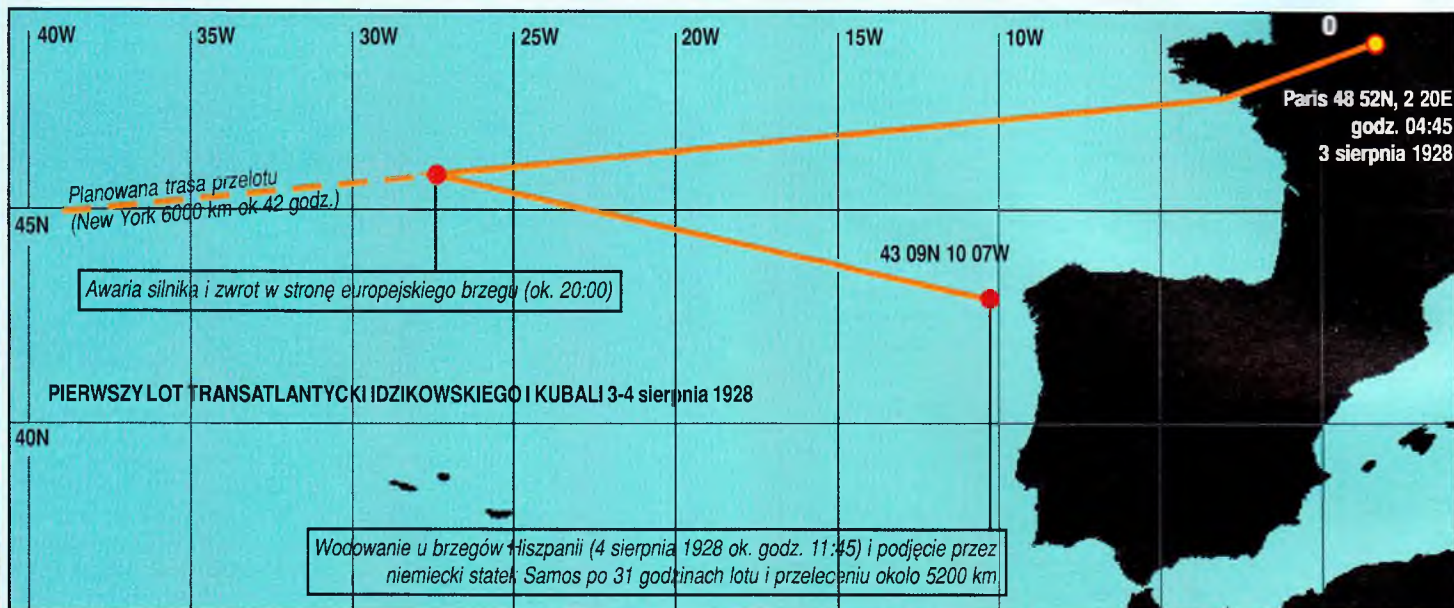
Polska załoga przejęła samolot od wytwórni do eksploatacji próbnej w pierwszych dniach lipca 1928. Jako, że Amiot 123 BN3 był prototypem, przed skokiem przez ocean wymagał sprawdzenia założonych osiągnięć oraz oceny zalet i wad samej konstrukcji. W trakcie prowadzonych prób ustalano parametry samolotu, m.in. w zakresie dopuszczalnych prędkości (minimalnej, przelotowej i maksymalnej), ilości zużywanego paliwa w zależności od wysokości i prędkości lotu, maksymalną masę startową, długość startu i maksymalny zasięg. Wykonano łączny nalot ok. 150 godz., w tym jeden najdłuższy 35-godzinny, o którym wspominał powyżej mjr Kubala, zakończony przymusowym lądowaniem w rejonie Istres wobec niebezpieczeństwa zatarcia silnika. Po raz kolejny Ludwik Idzikowski okazał swój mistrzowski kunszt pilotażu, lądując na wprost z linii lotu, ratując samolot przed zniszczeniem. Po tym incydencie, jak wspominał mjr Kubala:

(...) trzeba było przerobić przód samolotu, celem umieszczenia większego zbiornika na oliwę - na co nie pozwolił zbliżający się czas przelotu - albo wbudować drugi zbiornik. Tak też zrobiono. (...)

Jakie to miało skutki dla samego przelotu, niebawem przekonano się. Tymczasem powyżej zbiornika głównego zabudowano dodatkowy drugi, mniejszy zbiornik, łącząc obydwie przewodami. Stworzono rodzaj naczyń, w których olej wypływający ze zbiornika dodatkowego stale uzupełniał stan oleju zbiornika głównego. Ponadto, 2-łopatowe śmigło drewniane produkcji zakładów Service Technique de l'Aéronautique (STAé) zastąpiono śmigłem metalowym Chauviere, prądnice Salmson ze śmigiełkiem umieszczono za kabiną obserwatora na grzbiecie kadłuba samolotu, koła podwozia głównego osłonięto owiewkami, zdemontowano radiostację pokładową i instalację gaśniczą. W takiej, poprawionej wersji Amiot był gotów do lotu pod koniec lipca 1928. Pozostało oczekiwać jedynie na pomyślną prognozę meteorologiczną, którą polscy lotnicy otrzymali 2 sierpnia. Tak dobrych warunków nie zaobserwowano nad Atlantykiem od dwóch miesięcy. Układ wyżu barometrycznego wzdłuż planowanej trasy lotu między Wielką Brytanią, archipelagiem Azorów i Nową Szkocją zapewniał śmiałkom, oprócz dobrej pogody, korzystne wiatry aż do Azorów. Po otrzymaniu tak obiecującego komunikatu meteo Idzikowski i Kubala zdecydowali, że start do lotu nad Atlantykiem nastąpi następnego dnia. 3 sierpnia 1928 o godz. 4:45 z podparyskiego lotniska Le Bourget polska załoga wystartowała na samolocie nazwanym *Marszałek Piłsudski* ze znakami rozpoznawczymi lotnictwa polskiego do lotu nad Północnym Atlantykiem. Po udanym starcie lotnicy opuścili ląd, jak wspominał mjr Kubala:

(...) nieco na północ od Lorient o godz. 7 min. 28. Mielismy wówczas wiatr północno-zachodni i prędkość przelotową 187-180 km/godz. Nad Zatoką Biskajską unosiła się mgła tak gęsta, że... nie można było dostrzec powierzchni wody... Około godziny 11 chmury znikły... od pozycji 41°N i 23°W zmieniłem kurs na bardziej północny. W ten sposób ominąłem Azory... Pod wieczór niebo zachmurzyło się, wystąpiła lekka mgła. W nocy chmury ustąpiły i udało mi się... określić naszą pozycję - 41°30'N i 34°W. Prawie bezpośrednio po pomiarach zszedłem na dół samolotu. Z przerażeniem stwierdziłem, że dołem kadłuba płynie gruba warstwa oleju. Stało się jasne, że olej wycieka albo z pękniętych

Rok 1928, przed pierwszym lotem. Na tie samolotu Amiot: w środku gen. J. Haller, pierwszy od lewej płk. Arciszewski - późniejszy poseł do Sejmu III kadencji (1930-1935), trzeci od lewej mjr pil. L. Idzikowski, piąty od lewej mjr pil. K. Kubala / Zdjęcie: ze zbiorów K. Kubali w zbiorach Muzeum Regionalnego w Starym Sączu Kroniki Muzealne Nr 1, Stary Sącz 2001



przewodów, albo ze zbiorników. Natychmiast postanowiliśmy przerwać lot w kierunku Ameryki. Była to decyzja niezwykle przykra, wręcz tragiczna. Dotychczas bowiem sprzyjała nam tak pogoda, jak i wiatr. (...)

Po chwilowych rozważaniach wybrano trasę lotu powrotnego biegnącą wzdłuż najczęściej uczęszczanych przez statki szlaków wodnych, kierunek północno-wschodni wzdłuż równoleżnika 45° szerokości geograficznej północnej do Cap Finisterre i dalej, w przypadku pracującego silnika, lot do Francji wzdłuż wybrzeża Hiszpanii. (...) W ten sposób chcieliśmy wydostać się na północny skraj wyżu barometrycznego, gdzie panowały wiatry zachodnie... 4 sierpnia w nocy o godzinie 3:15 wlecieliśmy we mgłę. Idzikowski zawiadomił mnie, że światełko przy busoli zgasło. O godzinie 11:30, gdy już znajdowaliśmy się nad odcinkiem trasy licznie uczęszczanej przez statki płynące z kanału La Manche w kierunku Gibraltaru (około 60 km na zachód od wybrzeży Hiszpanii), wskazówka manometru oleju spadła do zera. Zupełnie wyraźnie poczułem swąd palonego oleju. W dali zauważyłem dwa statki. Wskazałem je Idzikowskiemu, który po chwili znakomicie wodował obok bliższego. Był to niemiecki statek handlowy Samos. Nie posiadał on dźwigu, który byłby zdolny wyciągnąć tak wielką maszynę powietrzną, jak nasz Amiot-123. W rezultacie, po wielu nieudanych próbach, nasz samolot wylądował na pokładzie Samosa. Niestety, uległ przy tej operacji poważnym uszkodzeniom. (...)

Uszkodzone dolne płyty przy wodowaniu, w połączeniu z poważnymi uszkodzeniami kadłuba w części zespołu napędowego, podwozia, a także komory płatów podczas wyciągania samolotu z wody na pokład statku, spowodowały konieczność oddania go do generalnego remontu lub kasacji. Poziom zniszczeń Amiota na pokładzie statku można obejrzeć na 28-sekundowym archiwalnym filmie, zamieszczonym na stronie internetowej www.youtube.com pod hasłem *Samolot Idzikowskiego – 1928*.

Amiota wylądowano w porcie Leixões koło Porto i dwa tygodnie później znalazł się w macierzystej wytwórni SECM. Ustalono, że bezpośrednią przyczyną wycieku oleju było pęknięcie głównego zbiornika, uzupełnianego bez przerwy i ponad miarę olejem ze zbiornika dodatkowego. Zbiornik główny, wykonany z cienkiej blachy, przepełniony i stale uzupełniany gorącym olejem – pracujący jak naczynie ciśnieniowe – popękał, powodując wyciek oleju aż do całkowitego opróżnienia instalacji. Nieprzemyślana przeróbka instalacji olejowej po przymusowym lądowaniu w lipcu pod Istres stała się bezpośrednią przyczyną niepowodzenia pierwszego polskiego przelotu nad Atlantykiem. Niestety, czarny scenariusz Ludwika Idzikowskiego co do lotu, sprawdził się w rzeczywistości. W rozmowie z kpt. pil. Juliuszem Gilewiczem powiedział:

(...) Nie obawiam się ani startu na przeciążonej maszynie, ani pogody na trasie. Dręczy mnie tylko jedno pytanie – czy wytrzyma silnik? (...)

Lot Idzikowskiego i Kubali trwał 31 godzin. W tym czasie przelecieli 5200 km ze średnią prędkością 167 km/godz. Przed wodowaniem w zbiornikach pozostało ok. 2000 litrów paliwa, czyli na ok. 18-20 godzin lotu. Ponieważ prawie połowę trasy przebyli w 10 godzin, gdyby nie wypadek z olejem, osiągnęliby na pewno Nowy Jork, który był celem lotu. Dr. James H. Kimball, główny meteorolog Biura Pogody w Nowym Jorku o taktyce przelotu polskich lotników, w szczególności pod adresem odpowiedzialnego za nawigację mjr. obs. Kazimierza Kubali, tak się wypowiedział:

(...) Według mego mniemania zdecydowanie się na poszukiwanie pomyślnych wiatrów przez lot w kierunku północno-wschodnim, aż poza wysokość równoleżnika Finisterre, przy wykorzystaniu południowo-zachodnich wiatrów, następnie obrócenie południowo-wschodniego kursu w punkcie, w którym wiatry prowadzą do najbliższego lądu i ostatecznie osiągnięcie punktu odległego tylko o 60 km od Finisterre, było czynem mistrzowskiej nawigacji, który należy wysoko ocenić. (...)

Mówił to człowiek, który przez wybitną znajomość prądów i wiatrów Oceanu Atlantyckiego zdobył szacunek i zaufanie świata lotniczego, który w uznaniu za zasługi w planowaniu pionierskich lotów przez Atlantyck został uhonorowany złotą tablicą Ligue Internationale des Aviateurs (International League of Aviators).

22 sierpnia 1928 obaj bohaterowie, Idzikowski i Kubala, przybyli do Warszawy. Zostali powitani przez przedstawicieli władz polskiego lotnictwa wojskowego i cywilnego, podejmowani obiadem przez korpus oficerów lotnictwa i udekorowani Złotymi Krzyżami Zasługi.

O próbie pokonania Atlantyku pisano sporo, nie tylko w polskiej prasie. Przypomnijmy ze skrótami artykuł zamieszczony na str. 694 dziennika *Flight* nr 750 z 9 sierpnia 1928 zatytułowany *Polska próba nad Atlantykiem*. Czytamy w nim:

(...) Dwaj polscy lotnicy, mjr Idzikowski i mjr Kubala opuścili Le Bourget w Paryżu 3 sierpnia o godz. 5:45, podejmując próbę przelotu nad Atlantykiem na pokładzie dwupłatowca S.E.C.M. Amiot 120 B3 wyposażonego w silnik Lorraine-Dietrich 650 h.p. Byli eskortowani aż do Dreux przez francuski samolot wojskowy... po raz pierwszy byli widziani przez jakiś trawler późnym rankiem, lecąc na południowy zachód na wysokości 600 stóp około 60 mil od Lorient. Była wtedy cisza przez 18 godzin, ponieważ nie było nadawania radiowego. Następnie parowiec Aztek, który był na tym kursie, jaki zaproponowali piloci, zobaczył maszynę ok. 100 mil na północny wschód od Azorów. Ok. dwie godziny później brytyjski parowiec Amakura nadał wiadomość stwierdzającą, że maszyna okrążyła ich statek pojawiając się od zachodu na wysokości 500 stóp, następnie zniknęła w kierunku północnym przelatując szybko. Nie nadawano żadnych sygnałów. Mieli wówczas pozycję 200 mil na północny wschód od Azorów. Ta informacja nadeszła zaraz po 5:00 rano w sobotę i sugerowała, że maszyna zawraca w kierunku Europy. Okazało się to być prawdą, ponieważ maszyna spadła do morza po południu niedaleko parowca Samos 60 mil od przylądka Finisterre a dwaj lotnicy zostali uratowani, natomiast maszyna została odholowana do Leixões, niedaleko Porto. Akcja ratunkowa została wykonana z trudem a mjr Kubala został ranny przy poślizgnięciu się na pokładzie parowca. Lot trwał 31 godzin i nie udało się przez problem z nurą podającą olej. Silnik przerywał pracę w momencie, gdy dostrzeżono statek i maszyna wywróciła się do góry dnem przy lądowaniu. Obaj lotnicy musieli dopłynąć do statku. Gdy pojawił się defekt podajnika oleju maszyna była 300 mil poza Azorami i miała za sobą 20 godzin lotu... Ich maszyna została ochrzczone imieniem Marszałek Piłsudski. Przenosiła spadochrony i składaną gumową łódź oraz paliwo wystarczające na 48-godzinny lot. Racje żywieniowe zawierały szampa, zimną kawę, czekoladę i kurczaka. Obaj oficerowie wrócili do Paryża a maszyna została zdemontowana. (...)

Zygmunt Bąk

Ciąg dalszy w następnym numerze

Zygmunt Bąk

Lulas Idzikowski nad Morzem Atlasa¹ cz.2

Ludwik Idzikowski w roli pilota i Kazimierz Kubala, jako nawigator - dwaj polscy lotnicy podjęli próbę przelotu nad Oceanem Atlantyckim z Paryża do Nowego Jorku! Z kierunku trudnego, wówczas jeszcze nie pokonanego, bo wymagającego w znacznej mierze lotu pod wiatr. Pierwsza próba skończyła się 4 sierpnia 1928 wodowaniem u brzegów Hiszpanii i podjęciem przez niemiecki statek *Samos* po 31 godzinach lotu i przelecieńiu około 5200 km.

Jak wielka była determinacja Ludwika Idzikowskiego doprowadzenia do końca poczętego dzieła w postaci przelotu nad Atlantykiem, niech świadczą słowa cytowanego już W. L. Sobola z pracy zbiorowej *Polska Lotnicza* z 1937:

(...) Po tej pierwszej próbie lotu, Idzikowski czuje tem silniej ciężar odpowiedzialności moralnej wobec swego narodu i do próby następnej przygotowuje się z całą świadomością, że będzie to próba ostatnia. Na podobiznach Idzikowskiego z tego okresu widzimy wyraźnie, że na jego twarzy, rozjaśnionej zawsze łagodnym uśmiechem, maluje się rys nowy, jakby dumnego wyzwania, rzucanego wszystkim przeciwnościom, z którymi - wie o tym - zetknąć się musi przy urzeczywistnianiu swego wielkiego zamierzenia. (...)

Potwierdzeniem tego są wspomnienia mjr. K. Kubali, publikowane przez *Kurier Starosądecki* pt. *Przez Atlantyk*, w których czytamy:

(...) Skoro tylko wylądowaliśmy w Portugalii po nieudany z powodu wady płatowca locie, postanowiliśmy podjąć natychmiast wysiłki celem dokonania nowej próby przelotu nad Atlantykiem. Zarówno mjr Idzikowski, jak i ja, nie mieliśmy żadnych wątpliwości, że obowiązkiem naszym jest powtórzenie lotu. Parła nas do tego przede wszystkim ambicja dokonania rozpoczętego dzieła, które wzbudziło tyle nadziei w społeczeństwie polskim. Czuliśmy, że cięży na nas jak gdyby moralny dług wobec rodaków, którym winni jesteśmy realizację rozbudzonych marzeń o zwycięstwie barw Polski nad niepokonanym dotychczas (ze wschodu na zachód) Oceanem. (...)



Rok 1929, L. Idzikowski (z lewej), K. Kubala (z prawej) przed startem do drugiej próby lotu przez Atlantyk / Zdjęcie: archiwum autora

Dru ga próba przelotu przez Atlantyk

Koszt powtórnego przelotu obliczono na 1 mln franków francuskich. W tym względzie nieoczekiwanie pomocną okazała się polonia amerykańska. Rozumiejąc ogromne znaczenie pomyślnego zakończenia przelotu, żywiołowo przystąpiła do zbierania funduszy na zakup nowego samolotu. Przelot polskich lotników z Europy do Ameryki, nie tylko zaimponowałoby społeczeństwu amerykańskiemu, ale niewątpliwie miałby wpływ na moralne wsparcie emigracji polskiej. Komitet Wykonawczy Lotu Transatlantyckiego majorów Kubali i Idzikowskiego z Nowego Jorku przesłał na ręce Kubali list o treści:



Mjr pil. Ludwik Idzikowski / Zdjęcie: archiwum autora

kańskiemu, ale niewątpliwie miałby wpływ na moralne wsparcie emigracji polskiej. Komitet Wykonawczy Lotu Transatlantyckiego majorów Kubali i Idzikowskiego z Nowego Jorku przesłał na ręce Kubali list o treści:

(...) Panie Majorze! Dzięki czynowi, który dokonany został przez Ciebie i Twego Towarzysza, majora Ludwika Idzikowskiego, przeżyliśmy tutaj w Ameryce chwile piękne i górne, chwile dumy i radości, że na arenie międzynarodowej lotnictwo polskie naczelnie zajęło miejsce i na front wysunięte zostało imię Nowej Polski. Załączając wraz z niniejszym Tobie, Panie Majorze album z historią lotu sierpniowego, podaną w prasie nowojorskiej, żyjemy nadzieję, że drugi lot, do którego i my w Ameryce postanowiliśmy przyczynić się materialnie, będzie prawdziwym tryumfem i że będziemy mogli powitać Cię, Panie Majorze, na ziemi amerykańskiej, co jest najgorętszym pragnieniem całego Wycho dźstwa. New York N.Y., 6-go września 1928. (...)

List podpisali - prezes T. Marynowski, skarbnik J. Kresse, sekretarz Z. Datner i dalszych dziesięciu członków komitetu.

Do lutego 1929 zebrano około 32 tys. dolarów amerykańskich, z czego 25 tys. USD (tj. ok. 640 000 fr. francuskich) przekazano natychmiast do Polski na koszty przelotu. Pozostała część kwoty lotnicy otrzymali od władz II RP, które zrozumiały, jakie przelot nad Atlantykiem ma znaczenie propagandowe w świecie dla młodego państwa polskiego.

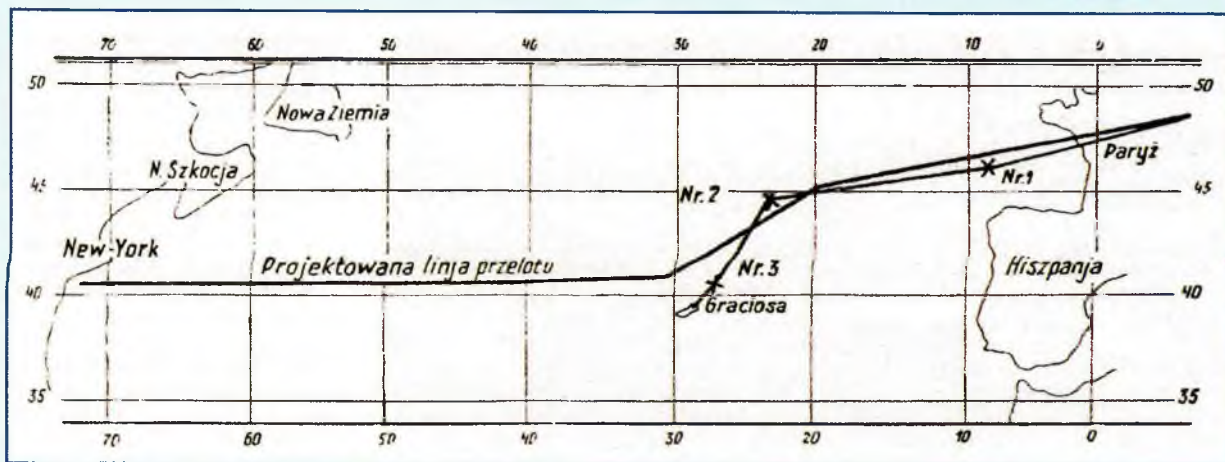
Już we wrześniu 1928 mjr Idzikowski ponownie udał się do Francji, aby w zakładach SECM-Amiot zamówić samolot tego samego typu, co przy pierwszym przelocie. Co zdecydowało o wyborze? Odpowiedź na to pytanie znajdujemy w wypowiedzi mjr. Kubali, który wspominał:

(...) Po prostu dlatego, że był najlepszy ze wszystkich możliwych... Nasz typ wypróbowaliśmy w ciągu dwóch lat i stwierdziliśmy, że daje pewne gwarancje powodzenia... Również silnik miał być tego samego typu, a mianowicie Lorraine-Dietrich 650 H.P. (...)

W listopadzie tego samego roku do Francji za mjr. Idzikowskim podążył mjr K. Kubala. Obaj doglądali budowy samolotu i prowadzili szczegółowe studia nad dotychczas dokonanymi przelotami, jak i próbami przelotów nad Atlanty-

Trasa drugiego przelotu
13 lipca 1929

Rysunek: wg szkicu
mjr. pil. obs. Kazimierza
Kubala zamieszczone-
go w nr 12 Przeglądu
Lotniczego z 1929 pt.
Drugi lot polski przez
Atlantyk



kiem. Na wiosnę 1929 kolejny Amiot 123.02 został oblatany. Nosił imię, jak jego poprzednik z 1928, tj. *Marszałek Piłsudski*. Silnik samolotu sprawiał pewne kłopoty, ale po wymianie wadliwie działającej prądnicy Salmson na Scintilla i świec zapłonowych Ponsot na świece KLG, pracował bez zarzutu. W czasie prowadzonych prób w locie z lotniska Villacoublay pod Paryżem (w niepełną 11 lat później, w maju 1940 z tego to lotniska piloci polskiego myśliwskiego Dywizjonu Warszawskiego, GC I/145 bronili Paryża i linii Sekwany) lotnicy spędzili w powietrzu kilkadziesiąt godzin, bez żadnych problemów technicznych z płatowcem i napędem. Tylko raz rozbił się wózek używany przy starcie, podkładany pod płozę ogonową dla skrócenia rozbiegu, który samoczynnie nie wyczepił się z chwilą uniesienia do góry ogona samolotu. Startował wówczas pilot fabryczny Pollon z mechanikiem Vigroux, który wózek zwolnił z zaczepu, a ten spadając na ziemię potąmał się. Ponadto awaryjną francuską radiostację Radio-Industrie zastąpiono angielską Marconi, która działała bez problemów, mając zasięg do 500 km.

W pierwszych dniach lipca, po zakończeniu wszystkich założonych prób, przeniesiono się z lotniska Villacoublay na lotnisko Le Bourget, skąd miał nastąpić ponowny start do skoku przez Atlantyk. Z Le Bourget Idzikowski i Kubala wykonali jeszcze dwa próbne starty z obciążeniem 6000 kg i 7200 kg, w tym jeden lot 15-godzinny, poczym samolot uznano za gotowy do lotu przez Atlantyk. Teraz należało tylko wyznaczyć termin startu, a decyzja ta uzależniona była od prognoz meteorologicznych. A tu - jak na złość - nad Atlantykiem przewalają się burze, odwołując termin startu. Idzikowski i Kubala codziennie studiowali komunikaty meteo i byli w stałym kontakcie z biurem pogody głównego meteorologa w Nowym Jorku, dr. Jamesa H. Kimballa, gdzie bezpośrednio zaangażowany był również inż. Weisblat, wiceprezes komitetu lotu przez Atlantyk. Aż wreszcie rano 11 lipca pomyślna wiadomość! Jak wspominał mjr Kubala:

(...) wyż barometryczny nad całym oceanem [...] między południkami 15, a 20 oraz 40 i 45 długości zachodniej małe depresje atmosferyczne, przy których należało się spodziewać zachmurzeń. Najniższe ciśnienie w depresjach atmosferycznych 760 mm. Aż do Azorów przychylny wiatr boczny, z Azorów do Ameryki również słaby wiatr boczny. Według tego komunikatu droga do Ameryki wiodłaby z Paryża przez Azory i Nową Szkocję do Nowego Jorku. Kiedy ukończyliśmy studiowanie komunikatu, stanęło przed nami pytanie: lecieć, czy nie lecieć? (...)

Polscy lotnicy czekali z decyzją do końca dnia, do otrzymania wieczornego komunikatu meteorologicznego. Ten potwierdzał poranną prognozę nad Atlantykiem. Kubala postanowił:

(...) Dopóki nie dostaniemy odpowiedzi z Nowego Jorku, nie możemy uważać startu za przesądzony... Warunki atmosferyczne, jakie podaje francuskie biuro meteorologiczne, nie dają dostatecznej gwarancji, że przelot odbędzie się szczęśliwie.(...)

Następnego dnia, 12 lipca rano o godz. 8:30 nadeszła wiadomość telefoniczna z Nowego Jorku od inż. Weisblata:

(...) Możecie lecieć - zawołał - pogoda doskonała! (...)

Sporządzona prognoza przez dr Kimballa brzmiała:

(...) lot należy skierować z Paryża do 42 punktu szerokości północnej i 33 stopnia długości zachodniej, wymijając Azory dość wysoko na północ... Z wymienionego punktu lecieć... wzdłuż 42 równoleżnika północnego i linii okrętowych prosto do Nowego Jorku. (...)

Samolot Amiot 123.01 *Marszałek Piłsudski* z załogą Idzikowski i Kubala w locie nad Francją 3 sierpnia 1928 / Zdjęcie: archiwum autora

Podaną trasą, przy sprzyjającym wietrze północno-wschodnim, lot miał trwać około 42 godzin przy prędkości przelotowej 155 km/godz. Rozmowa ta zdecydowała ostatecznie o podjęciu decyzji o starcie do lotu przez Atlantyk. Lotnicy zakończyli ten dzień kolacją w restauracji *Fortunie*, której właściciel z własnej inicjatywy przygotował im prowiant żywnościowy na czas przelotu. Tym razem nie zawierał smażonego kurczaka, który w poprzednim roku uległ zepsuciu. Jak wspominał Kubala:

(...) jadłospis napowietrzny zawierał następujące dania: kotlety, konserwy, suchary i biszkopty, które mieliśmy zapijać 6 litrami wody i 4 litrami kawy. (...)

Lotnicy powrócili do hotelu przed północą, pozostawiając sobie na odpoczynek zaledwie 3 godziny. Z Paryża na lotnisko Le Bourget jest około 20 km, które samochód z Polakami pokonał w kilkanaście minut. Powitał ich kilkutyśiętny tłum ludzi zgromadzonych się na lotnisku aby pożegnać śmiałków, którzy rzucili wyzwanie pokonania *Morza Atlasa* ze wschodu na zachód, z Paryża do Nowego Jorku. Bo trzeba wspomnieć, że razem z polskimi lotnikami do startu z zamiarem pokonania Atlantyku szykowali się lotnicy francuscy Dieudonné Costes z Maurice Bellonte na samolocie Breguet XIX, nazwanym ? (*Point d'Interrogation*) - Znak zapytania.

Idzikowski i Kubala po raz ostatni przed startem dokonali przeglądu samolotu. Jego zbiorniki mieściły 6300 l benzyny i 350 kg oleju. Ponadto, dla bezpieczeństwa załogi, w wyposażeniu samolotu znalazły się spadochrony, kamizelki ratunkowe i gumowa łódka z dwoma wiosłami wraz butlą ze sprężonym gazem dla jej szybkiego napompowania. Oprócz tego mieli sekstans, optyczny instrument nawigacyjny służący do wyznaczania położenia samolotu na podstawie pomiaru wysokości Słońca lub gwiazd i radiostację nadawczo-odbiorczą. W pracy *Polska lotnicza* z 1937 r. w części pt. *Bohaterzy dalekich rajdów* W. L. Sobol napisał:

(...) Gdy 13 lipca 1929 ciężki kadłub polskiego samolotu atlantyckiego odrywa się z trudem od powierzchni paryskiego lotniska, grupie żegnających go przy-



Mjr pil. Idzikowski i mjr pil. obs. Kubala w kabinach samolotu Amiot 123.01



jaciół zostaje ostro wryty w pamięci dumny błysk oczu Idzikowskiego w ostatniej chwili pożegnania, błysk oczu, który mówił: - zwycięzę, albo zginę. Bo też żył on w Paryżu tylko myślą o swym locie, związał z nim jak najsilniej swe życie. (...)

Ale wróćmy na pole wlotów lotniska Le Bourget i oddajmy głos majorowi Kubali:

(...) Była godzina 3 min. 40 - Czas na nas! - zawołał major Idzikowski... Szybko zajmujemy miejsca w samolocie: major Idzikowski, jako pilot na przedzie, ja jako obserwator, z tyłu. Jeszcze chwila i zawarzał motor i rozpedziło się śmigło. Oparty o wózek, znajdujący się pod ostrogą, samolot zaczął się posuwać naprzód. Rozpoczynaliśmy start... Płatowiec posuwał się 800 metrów po ziemi, poczym wzbął się w górę. Minęło 20 minut i aparat osiągnął wysokość 400 metrów, kierując się na północ od Paryża... wziął kurs na Atlantyk. (...)

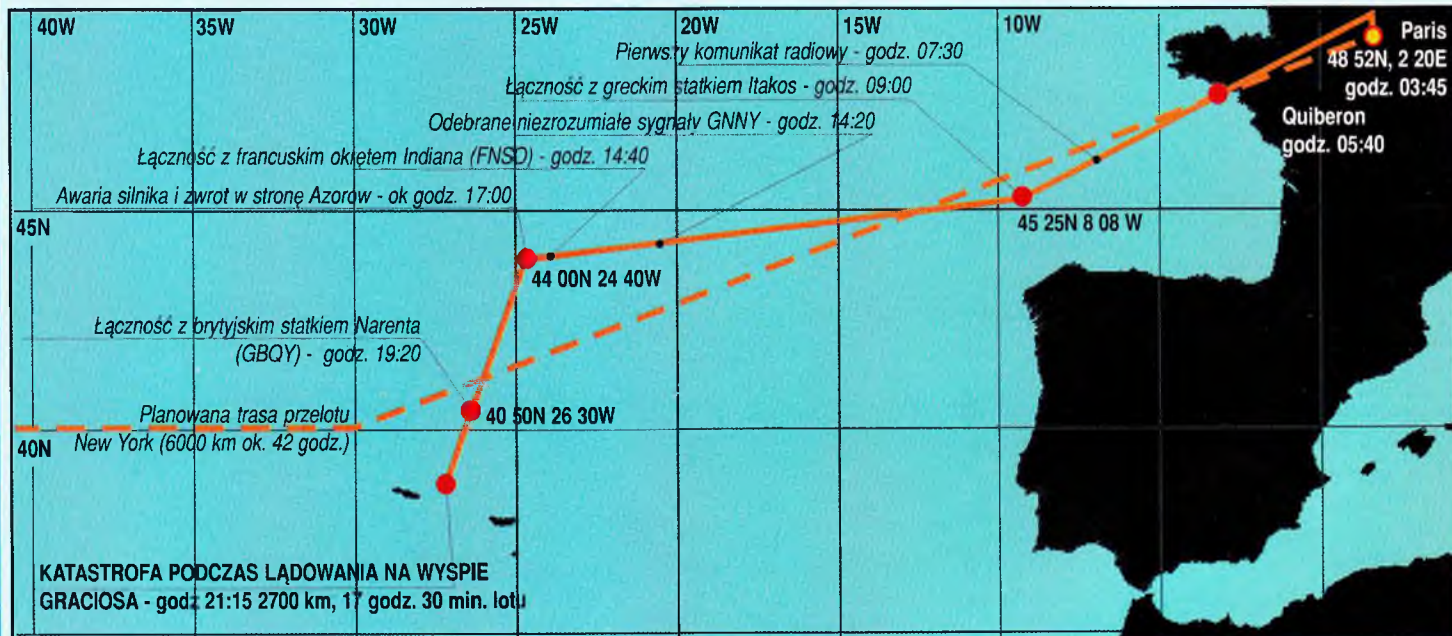
Niespełna po 110 min. lotu znaleźli się na granicy Europy i Atlantyku, nad miejscowością Quiberon na wybrzeżu Bretanii. Idzikowski i Kubala lecieli ze sprzyjającym wiatrem północno-wschodnim, z prędkością do 190 km/godz. Wykonane sekstansem pomiary potwierdziły właściwy kierunek lotu, zgodny z wyznaczoną trasą. Około godz. 7:30 mjr Kubala nadał pierwszą depezę sygnowaną znakiem S.P.A.P.O: -*Tout va bien, Kubala*³.

Pogoda sprzyjała polskiej załodze. O 8:20 przelatywali nad statkiem, z którym nie nawiązali kontaktu, mimo *wołania* z jego strony. Nadali jedynie depezę na staty ląd o treści, jak poprzednia (*Tout va bien, Kubala*). Wykonane ponownie pomiary sekstansem, wykazały prawidłowy kierunek lotu. Chwilę później, nawiązali kontakt radiowy z kolejnym napotkanym statkiem. Okazał się nim być grecki statek *Itakos*, który na prośbę Kubali podał pozycję *Marszałka Piłsudskiego*. Znajdowali się pod 45°25' szerokości geograficznej północnej i 9°08' długości geograficznej wschodniej. Po obliczeniach okazało się, że przelecieli już 900 km od miejsca startu, ze średnią prędkością 180 km/godz. Trzy kolejne godziny lotu upłynęły spokojnie, przybliżając ich do upra-

gnionego celu. Lecieli stosunkowo nisko, na 100 metrach ponad poziomem oceanu, z ciągłym wiatrem północno-wschodnim. Około 14:30 Kubala sprawdził dotychczasowe zużycie benzyny. W zbiornikach było 4650 litrów, co wskazywało na oszczędności około 100 litrów. Ponieważ wiatr był nadal pomyślny, a samolot stawał się coraz lżejszy, to oszczędności na benzynie powinny wzrastać. Kolejne dwie godziny również upłynęły na spokojnym pilotowaniu samolotu przez mjr. Idzikowskiego. O 16:40 odebrano sygnał wywoławczy F.N.S.O. Samolot wywoływał francuski statek *Indiana*, którego polski nawigator poprosił o określenie pozycji samolotu za pomocą radiogoniometrii, czyli wyznaczenia położenia samolotu względem statku poprzez wykorzystywanie prostoliniowego rozchodzenia się fal radiowych. Według obliczeń statku, znajdowali się pod 43° szerokości geograficznej północnej i 24°30' długości geograficznej zachodniej. Obliczenia te wydały się jednak polskiemu nawigatorowi nieprawidłowe, różniące się od pozycji wyznaczonej przez mjr. Kubalę za pomocą sekstansu. Mimo ponownego namierzania samolotu przez statek, podana pozycja nie zgadzała się z określoną przez Kubalę, według której *Marszałek Piłsudski* znajdował się pod 40° szerokości geograficznej. Dalszą korespondencję przerwano, bowiem mjr Kubala przejął stery od Idzikowskiego. Zmieniali się przy sterach co dwie godziny z tym, że Idzikowski pilotował częściej z uwagi na pracę Kubali przy prowadzeniu nawigacji. Dotychczas przelecieli 2140 km, ze średnią prędkością 165 km/godz. Warunki pogodowe przewidziane przez dr. Kimballa sprawdzały się niemalże w 100%. Niespodziewanie, pojawiło się jednak *ALE!* Duże *ALE!* Oddajmy głos mjr. Kubali:

(...) *Ledwo skończyłem rozmowę ze statkiem Indiana, kiedy uszu moich doleciał niewytłumaczalny trzask. Wyteżyłem słuch... zdawało mi się, iż padłem ofiarą przestyszenia. Niestety, w tym momencie trzask rozległ się ponownie. I odtąd, co chwila słyszeć było jakby strzelanie, które powtarzało się w nierównych odstępach czasu, przy czym silnik tracił nagle na sile i zwalniał obroty. Nie miałem żadnych wątpliwości. To strzelał silnik, w którym musiało się coś popsuć... przemknęła mi myśl, iż przyczyną tego było wadliwe funkcjonowanie magneta. Czy i mjr Idzikowski usłyszał równocześnie tragiczne trzaski silnika, nie wiem. Przypuszczam, że raczej nie... Miałem bowiem na uszach słuchawki radiowe, przez które każda nieprawidłowość silnika dawała się natychmiast odczuć. Major Idzikowski leciał zaś bez czapki i słuchawek, ze względu na niebywałą upałą... Następne minuty, nie tylko nie przynosiły zaprzeczenia sygnału katastrofy, lecz przeciwnie, potwierdzały smutną wieść o defekcie silnika... Kolega mój, też spostrzegł, że jest źle. - Co robisz? - rzucił mi pytanie. Pół żartem, pół serio odpowiedziałem mu: - Na razie musimy zrezygnować z lotu, ale w najbliższym czasie rozpoczniemy go po raz trzeci. (...)*

Po trzynastu godzinach lotu, nadeszła tragiczna chwila! Chwila, która w jednym momencie przekreśliła dumne zamiary polskich lotników i postawiła przed nimi widmo niebezpieczeństwa. O kontynuowaniu lotu w kierunku Nowego Jorku nie mogło już być mowy, tak samo, jak o zawróceniu w stronę Europy. Znajdowali się przecież 2000 km od kontynentu europejskiego. Podjęli decyzję - kierunek Azory, gdyż odległość nich była 4-krotnie mniejsza. I tak od 17:00 obierają kierunek południowo-wschodni. Wspomagał ich wiatr północny, który zwiększał prędkość przelotową samolotu, niosąc polskich lotników do miejsca ocalenia. Mijała kolejna godzina lotu, silnik coraz bardziej odmawiał posłuszeństwa. Zamiast 2100 obrotów na minutę, dawał tylko 1900

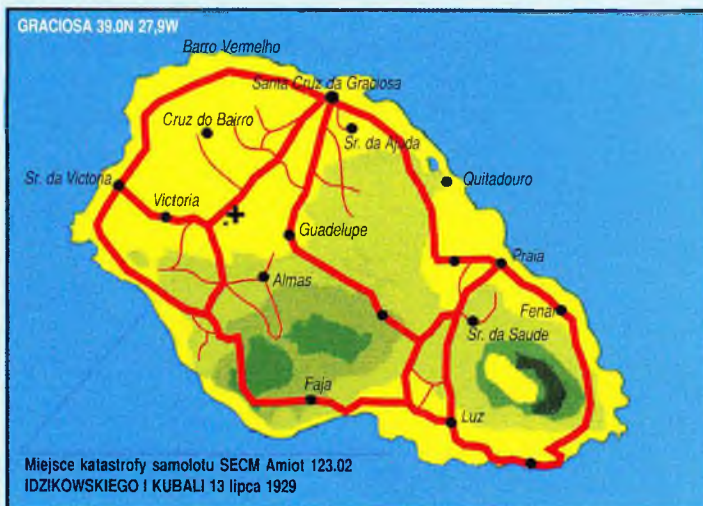


i to przy pełnym gazie. Trzaskanie natężało się. W następnej godzinie lotu, około 19:00 zauważają jakiś statek. Mjr Kubala wysłał w przestrzeń sygnał wywoławczy S.P.A.P.O. Zgłosił się parowiec *Narenta* ze znakiem wywoławczym G.B.Q.Y. Poproszony o podanie pozycji, po 30 minutach odpowiedział: 40°50' szerokości północnej i 26°30' długości zachodniej. Czyli *Marszałek Piłsudski* z polskimi lotnikami z punktu, z którego zawrócił, przez 2 godziny i 20 minut przeleciał już nieco ponad 400 km z prędkością 174 km/godz. Do zbawczych wysp azorskich pozostało 250 km. Uzyskana informacja, jak wspominał Kubala:

(...) pozwoliła na podjęcie decyzji, czy należy kontynuować lot, czy też siadać na wodzie. Osiadanie na morzu w okolicy statku *Narenta*... byłoby prawdopodobnie bezpieczne. Że życie nasze byłoby uratowane, nie ulega najmniejszej wątpliwości... Jednakże oznaczałoby prawie na pewno zniszczenie samolotu, który musiałby zatonać. Z drugiej strony do Azorów pozostawało tylko 250 km... silnik funkcjonował coraz bardziej nieprawidłowo, można było mieć nadzieję, że bodaj ostatnim tchem doleci do archipelagu i pozwoli nam uratować samolot i życie jego pilotów. Mielismy poczucie, iż nie wolno nam myśleć o ocaleniu za cenę zniszczenia samolotu, dopóki istnieje jeszcze najmniejsza isierka nadziei, iż uda się także uratować płatowiec. (...)

Polski samolot wysłał w przestrzeń znak wywoławczy Azorów PHIM. Odezwała się wyspa Faial. Na wieść o przymusowym lądowaniu jako lądowisko proponując boisko piłki nożnej po uprzątnięciu bramek. Była godzina 19:30, silnik przy pełnym gazie dawał już tylko 1700 obrotów/min. Znów odezwały się Azory, tym razem wyspa Sao Miguel. Skupieni na pilotowaniu i nawigacji, nie odpowiedzieli. O 20:45 wreszcie zobaczyli ląd. Nie była to jednak Faial, a najbardziej wysunięta na północ Azorów, odległa od Faial o 50 km wyspa Graciosa. Jeszcze 15 minut lotu i znaleźli się nad samą wyspą:

(...) Spojrzeliśmy w dół. Cała wyspa pełna była gór i pagórków. Tu i ówdzie rozciągały się uprawne pola, na których złociło się wysokie zboże. Nigdzie jednak żadnego terenu do lądowania... Lecz nagle... samolot, który robił obecnie zaledwie od 1200 do 1600 obrotów przy pełnym gazie, nie mógł się już utrzy-



mać w linii poziomej lotu, lecz schodził w dół, grożąc koniecznością lądowania bez względu na jakość terenu... Należało natychmiast wybrać miejsce do lądowania i opuścić się na ziemię. (...)

Wraz z podjęciem decyzji o lądowaniu mjr Idzikowski rozpoczął zrzut paliwa ze zbiorników głównych, ponieważ samolot ważył około 6 ton i lądowanie z takim obciążeniem było niebezpieczne. Jako że do paliwa dodano substancję przeciwybuchową, przy wypuszczaniu wydzielala ona ostry zapach i prawdopodobnie była toksyczna. Kubala wspominał:

(...) Poczulem, iż gaz zatrzuwa mnie i odbiera mi świadomość... To samo musiał przeżywać i mjr Idzikowski. Widziałem, iż on również wychyla głowę na zewnątrz płatowca, aby odetchnąć świeżym powietrzem. Pamiętam, jak przez mgłę, jego skrzywioną twarz... Trująca woń oszałamiała mnie coraz bardziej.

Czułem, iż lada chwila stracę przytomność... aparat leciał już resztką sił. W pewnej chwili zdawało mi się, iż za sekundę zderzymy się z górą, która nagle zarysowała się przed samolotem. Dopiero w ostatnim momencie udało się mjr. Idzikowskiemu zręcznie wyminąć przeszkodę... W kilka chwil potem straciłem przytomność. Zwałem się, jak nieżywy na spód płatowca, aby obudzić się dopiero na drugi dzień w szpitalu. (...)

Tymczasem mjr Ludwik Idzikowski zdążył jeszcze dwukrotnie okrążyć wyspę w poszukiwaniu miejsca do wylądowania. Wybrał pole porośnięte zbożem, którego długość dawała szansę pomyślnego lądowania - jak się okazało, w pobliżu niewielkiego miasteczka Brasileira, pomiędzy Santa Cruz de Graciosa i Guadalupe. Niestety, patrzącemu z góry, odurzonym toksyczną substancją przeciwybuchową paliwa, resztką świadomości skupionemu na pilotowaniu mjr. Idzikowskiemu uszło uwadze, że owe pole pośrodku przedzielał kamienny mur o wysokości rosnącego zboża. Koła podwozia dotknęły ziemi, samolot potoczył się ku przodowi i nagle został zahamowany przez ów mur. Prędkość po przyziemieniu była jeszcze dość znaczna, mur został rozbity, a samolot skapotował, przewracając się przez nos kołami podwozia do góry. Jak na ironię pole za murem raptownie obniżało się tak, że po przewróceniu się natrafiając na próżnię, samolot opadł gwałtownie w dół. KATASTROFA! Mieszkańcy wyspy obserwujący lądowanie pośpieszyli lotnikom z pomocą. Zauważyli wiszącego na pasach, nogami do góry, nieprzytomnego Idzikowskiego, próbując go wydostać z kabiny. Nie poradzono sobie jednak z zamkiem zapięcia pasów. Widząc, że z zewnątrz nie zdołają uwolnić Idzikowskiego, otworzyli drzwi samolotu, aby wejść do kabiny i uczynić to od środka. Tu natknęli się na leżącego nieprzytomnego i rannego mjr. Kubalę, którego wyniesiono na zewnątrz samolotu. Zawrócono ponownie i nagle stała się rzecz przerażająca! Prawdopodobnie od rozlanej benzyny i zaproszonego ognia przez jednego z ratujących, samolot w oka mgnienia stanął w płomieniach, które z wielką szybkością strawiły wszystkie jego części. W kilka minut z samolotu pozo-

Mjr. Kubala o locie przez Atlantyk i katastrofie na Azorach.

„Ilustr. Kurjer Codz.” publikuje list dzielnego lotnika, napisany w trzy dni po tragicznym locie

Redakcja „I. K. C.” otrzymała list, który pisał mjr. Kubala, który w dniu 13 lipca 1929 roku, wraz z mjr. Idzikowskim, wyruszył na lot z Warszawy do Azorów. List ten zawiera opis przebiegu lotu, który zakończył się katastrofą na wyspie Graciosa. List ten zawiera również opis przebiegu lotu, który zakończył się katastrofą na wyspie Graciosa.



Mjr. Kubala w szpitalu w Santa Cruz na wyspie Graciosa. Przy mjr. Kubali stał: dr. stażysta, mjr. Idzikowski, mjr. Kubala i mjr. Idzikowski.

List mjr. Kubali.

Wapil, 16. VII. 1929
Azory

K. Kubala

Właśnie dziś, co do tej imprezy, la-
prow, 13. VII. 1929, w godzinach 13.00-14.00



Widok z miejsca katastrofy. Na pierwszym planie widać płaszczyznę pokrytą kamieniami, na których posadowił się samolot.

Warunki do przelotu miały być idealne, co kiedyś około 300 mil od Azorów już za-
stał samolot, który nie mógł się podnieść.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

Samolot, który miał być użyty do przelotu, był samolotem SECM Amiot 123.02, który został zbudowany w 1928 roku.

stał jedynie pokrzywiony szkielet metalowej konstrukcji. Pilot, major Ludwik Idzikowski poniósł śmierć w płomieniach! Wyspa Graciosa, z nazwy Łaskawa, o powierzchni zaledwie 61 km² okazała się dla mjr. Idzikowskiego śmiertelną pułapką.

Powrót tragicznego bohatera do kraju

14 lipca 1929 tragicznie zmarłego mjr. Ludwika Idzikowskiego żegnały z honorami władze i mieszkańcy Santa Cruz. Trumnę przykrytą flagami polską i portugalską do miejscowego kościoła na uroczyste nabożeństwo żałobne przenieśli żołnierze 22. pułku piechoty, stacjonującego w Santa Cruz. Jak wspominał mjr Kubala:

(...) Klucz do trumny niósł porucznik marynarki Maia Rebelo na kawałku płótna ze skrzydła naszego aparatu, na którym ja napisałem ostatnie moje pożegnanie: Majorowi Idzikowskiemu, współtowarzyszowi wielkich i śmiatych planów, przedsięwziętych dla powiększenia chwały imienia Polski, który dla niej życie poświęcił, ostatnią posługę oddaje, przyjaciel Kubala. (...)

16 lipca zwłoki mjr. Idzikowskiego przeniesiono na szkolny szkuner gafłowy ORP *Iskra* ze słuchaczami podchorążych polskiej marynarki wojennej, na którego pokładzie miały powrócić do ojczyzny. Tak się złożyło, że ORP *Iskra*, odbywający pierwszy oceaniczny rejs pod polską banderą, przebywał wówczas w porcie Horta na wyspie Faial i został powiadomiony o przymusowym lądowaniu polskich lotników na Azorach. Tak wspominał dowódca szkunera, kpt. marynarki Henryk Eibel wydarzenia 13 i kolejnych 14, 15, 16 lipca 1929:

(...) Dnia 13 lipca b.r. o godzinie 20:10 otrzymałem od konsula angielskiego w Hortic wiadomość o zbliżaniu się lotników polskich ku wyspie Fayal; w radiodepeszy lotnicy donosili o zepsuciu się motoru i o zamiarze lądowania na wyspie Fayal... Gdy o 21:00 lotnicy nie przybyli i radiostacja okrętu żadnych sygnałów nie odebrała, udałem się do gubernatora dla zasięgnięcia wiadomości... Na lądzie dowiedziałem się, że o godzinie 19:20 widziano lotników polskich przelatujących nad wyspą Graciosa. Wobec tego nabrałem przekonania, że aparat spadł do morza, gdzieś między wyspami Fayal - Graciosa. Postanowiłem odkotwiczyć i na tej przestrzeni rozpocząć poszukiwania... O godzinie 12:00 otrzymałem radiodepeszę, zawiadamiającą wszystkie okręty, że lotnicy polscy wylądowali na Graciosie. Natychmiast zmieniłem kurs na tę wyspę z zamiarem zakotwiczenia w zatoce Paraia. O godzinie 16:00 otrzymałem radiodepeszę od gubernatora z Horthy o szczegółach wypadku... Po przybyciu do Villa da Paraia dnia 14 lipca udałem się o godzinie 19:00 na ląd. Przedstawiciele władz miejscowych poinformowali mnie, że major Kubala i zwłoki majora Idzikowskiego znajdują się w miejscowości Santa Cruz, odległej o pół mili na północny - zachód od Villa da Paraia. Natychmiast udałem się tam samochodem wraz z dr. mjr. Szymkiewiczem, ażeby dowiedzieć się o stanie zdrowia mjr. Kubali oraz w jakim stanie znajdują się zwłoki mjr. Idzikowskiego i aparat lotniczy. Po przybyciu do szpitala, gdzie leżał mjr Kubala, dr mjr Szymkiewicz zbadał go dokładnie i opatrzył. Mjr Kubala miał kilka ran ciętych na głowie, prawym boku i prawej nodze oraz rany tłuczone na całym ciele. Zwłoki mjr. Idzikowskiego umieszczono w kaplicy w trumnie cynkowej, przygotowanej do transportu... dnia 16 lipca o godzinie 9:00 odkotwiczyłem i o 10:50 zakotwiczyłem na redzie Santa Cruz. Miejscowi przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych złożyli wizyty oficjalne i kondolencje z powodu wypadku. O godzinie 12:00 udałem się na ląd, gdzie rewizytowałem przedstawicieli władz, dziękując im za wyrazy współczucia oraz za pomoc, okazaną mjr. Kubali i zajęcie się zwłokami mjr. Idzikowskiego... O godzinie 16 oficerowie, podchorążowie i załoga udała się na ląd dla wzięcia udziału w transportacji zwłok, które znajdowały się już w kościele na katafalku w cynkowej trumnie obitej czarnym kirem, okrytej banderą polską i portugalską i otoczonej wieńcami (3 od okrętu i 3 od władz i ludności miejscowej). Po odprawieniu przez księży egzekwii, uszykował się kondukt żałobny w następującym porządku: krzyż z relikwiami, wieńce, oddział marynarzy polskich pod bronią pod dowództwem podporucznika Grochowskiego, księża, trumna niesiona przeze mnie, oficerów, podchorążych, za trumną postępowali oficerowie polscy i portugalscy, przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych, orkiestra i tłumy ludności miejscowej. Obok trumny kroczyła eskorta honorowa złożona z podchorążych pod bronią. Kompania żołnierzy portugalskich tworzyła szpaler. Na przystani trumnę złożono do łodzi, przykrytej kapą i przewieziono na okręt, gdzie przyjęta została z należnymi honorami. (...)

Trumnę złożono na górnym pokładzie i zaciągnięto wartę honorową. Zabrano pewne elementy z konstrukcji samolotu, przede wszystkim silnik i śmigło, jak też ocalałe dziwnym trafem z płomieni świadectwo prawdziwości ziemi z Wawelu, która w skórzanym woreczku miała być przekazana Polonii Amerykańskiej po przylocie do Nowego Jorku. Świadectwo o treści:

(...) Garść ziemi z Wawelu, z najstarszej jego części obok rotundy świętych Feliksa i Adaukta wzięta dnia 1-VIII-1929 r. wydałem panom majorom-pilotom



Wyspa Graciosa na Azorach, szczątki samolotu Amiot 123.02 / Zdjęcie: archiwum autora



amii polskiej Ludwikowi Idzikowskiemu i Kazimierzowi Kubali dla doręczenia Polonii Amerykańskiej po szczęśliwym przelocie przez Atlantyk.

Dr. Adolf Szyszko-Bohusz (...)

ORP *Iskra* z Santa Cruz powrócił do portu Horta, gdzie czekał na dalsze rozkazy z kraju do 20 lipca, kiedy to odpłynął do Ponta Delgada, stolicy Azorów na wyspie Sao Miguel. 23 lipca ORP *Iskra* opuścił Ponta Delgada, biorąc kurs do Polski. Do portu w Gdyni przybył 14 sierpnia, skąd trumnę ze zwłokami mjr. pil. Ludwika Idzikowskiego kolejną przewieziono do Warszawy. 17 sierpnia 1929 [wg mjr. Kubali - 21 sierpnia; przyp. aut.] zostały po uroczystościach pogrzebowych mających charakter manifestacji żalu i smutku, pochowane na cmentarzu Powązkowskim w Warszawie - kwatery 77 niedaleko V bramy, rząd 2, miejsce 1. Nabożeństwa za duszę śp. mjr. Idzikowskiego i kolejne manifestacje żałobne odbywały się na terenie całej Polski, jak w kościele Mariackim w Krakowie, czy w Łodzi - przy grobie Nieznanego Żołnierza. Ponadto organizowano akademie, odczyty i nazywano ulice miast polskich imieniem bohaterskiego lotnika (Kalisz, Kraków, Legionowo, Poznań, Toruń, Warszawa). Z inicjatywy Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej 14 czerwca 1930 utworzono Komitet Utrwalania Pamięci mjr. Ludwika Idzikowskiego. Również koledzy oficerowie i żołnierze 1. Pułku lotniczego w Warszawie uczcili pamięć mjr. Idzikowskiego, fundując nagrobną płaskorzeźbę z piaszkowca. Wryto na niej sylwetkę płonącego samolotu na wyspie Graciosa, między dwoma kontynentami - Europą i Ameryką Płn. W 50-lecie tragicznej śmierci Idzikowskiego społeczność i władze Azorów w miejscu katastrofy ufundowały metalowy krzyż i głąz z tablicą pamiątkową z napisem:

Ó MEMÓRIA DOS AVIADORES POLACOS

LUDWIK IDZIKOWSKI

KAZIMIERS KUBALA

TRAGICAMENTE IMPEDIDOS DE COMPLETAREM

A TRAVESSIA ACREA DO ATLANTICO

HOMENAGEM DO GOVERNO E DO POVO DOS AÇORES

13-7-1929

(Ku pamięci lotników polskich Ludwika Idzikowskiego i Kazimierza Kubali, którym tragiczny wypadek przerwał kontynuowanie przelotu przez Atlantyk - w hołdzie od rządu i ludności Azorów. 13.07.1929 - 13.07.1979).

Pożegnanie zwłok ś.p. mjr. Ludwika Idzikowskiego z honorową asystą wojska na wyspie Graciosa. Łódź przewiezie trumnę na okręt szkolny ORP *Iskra* / Zdjęcie: publikowane dzięki uprzejmości pana José Luis Coelho z Radia Graciosa na Azorach

Major pilot Ludwik Idzikowski został odznaczony za udział w walkach o niepodległość orderem *Virtuti Militarii* V klasy i trzykrotnie Krzyżem Walecznych oraz Medalem Pamiątkowym za Wojnę 1918-1920, a za obronę Lwowa, odznaką Orłąt z dyplomem. Za służbę w szeregach lotnictwa polskiego i jego rozstawianie otrzymał: Złoty Krzyż Zasługi, Medal 10-lecia Odzyskania Niepodległości, Polową Odznakę Pilota i Złotą Odznakę LOPP. Pośmiertnie został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Ponownie odwołajmy się do dziennika *Fli-ght*. W artykule zatytułowanym *Niepowodzenia w lotach nad Atlantykiem* w numerze 448 z 18 lipca 1929 na str. 740 czytamy:

(...) Dwie maszyny jednosilnikowe pojęły w ubiegłym tygodniu próbę przelotu nad Atlantykiem ze wschodu na zachód i obie zakończyły się niepowodzeniem. Jedną z nich był samolot *Amiot*, *Marszałek Piłsudski* (silnik 600-h.p.), prowadzony przez majorów Idzikowskiego i Kubalę, a drugą była maszyna *Breguet*, *The Question Mark* (Znak zapytania), (silnik 600 h.p.), prowadzony przez francuskich lotników, kpt. D. Costes i M. Bellonte. Maszyny opuściły *Le Bourget* bardzo wcześnie rano 13 lipca w odstępie jednej godziny między sobą. Ze względu na oficjalny francuski zakaz lotów nad Atlantykiem kpt. Costes najpierw zeznał, że jego celem było Tokio, ale w ostatnim momencie wysłał do Francuskiego Ministerstwa Lotnictwa list, w którym tłumaczył siebie za wystartowanie samolotu w zakazanym kierunku. Obie maszyny były widziane na wczesnym etapie lotu w kierunku Azorów, a maszyna francuska była w łączności radiowej z Paryżem w ciągu dnia. O 6:15 wieczorem, ta ostatnia zawróciła będąc blisko Azorów ze względu na złą pogodę i silne wiatry od czoła, a po locie przez noc wylądowała koło Villacoublay o 9:25 rano mając za sobą 28 godzin lotu i odległość 1.650 mil. Polska maszyna również raportowała chęć wylądowania ze względu na trudności. Stało się to na wyspie Graciosa na Azorach i zakończyło się katastrofą, w której major Idzikowski zginął, a jego towarzysz został lekko ranny. Ta polska maszyna była drugą tego rodzaju i została sfinansowana przez polski rząd. Kpt. D. Costes, francuski pilot, przeleciał Atlantyk Południowy jakiś czas wcześniej również na maszynie typu *Breguet* w towarzystwie *Lieut. Le Brix* oraz kontynuował to poprzez długi lot przez Amerykę i Europę od Wschodu. (...)



Trumna ze zwłokami tragicznie zmarłego ś.p. mjr. pil. Ludwika Idzikowskiego w kaplicy w Santa Cruz na wyspie Graciosa i krzyż na miejscu przymusowego lądowania / Zdjęcia: archiwum autora



Przyczyny katastrofy

Przypomnijmy słowa mjr. Kubali - to strzelił silnik, w którym musiało się coś popsuć... przemknęła mi myśl, iż przyczyną tego było wadliwe funkcjonowanie magneta. Taką też informację przekazał w raporcie złożonym 7 sierpnia 1929 Szeffowi Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych płk. dypl. pil. Ludomiłowi Rayskiemu. Również i sam producent prądnic *Scintilla* przychylił się do tej teorii, która została rozpowszechniona przez ówczesne media. W rzeczywistości przyczyna złej pracy silnika okazała się zupełnie inna. Z przewiezionego przez



ORP *Iskra* silnika Lorraine-Dietrich *Orion* kierownictwo Polskich Zakładów Skody przesłało na pamiątkę 5 sierpnia 1930 mjr. Kubali wymontowane z silnika uszkodzone części reduktora, m.in. koło zębate i elementy toczne łożyska rolkowego. Reduktor stanowiący przekładnię kół zębatych łączył wał korbowy silnika, zmniejszał liczbę obrotów śmigła z 2200 do 1200 obr./minutę, czyli odpowiadających największej jego sprawności. Otrzymane części silnika mjr. Kubala przesłał na Politechnikę Lwowską do Katedry Budowy Maszyn Wydziału Mechanicznego prof. dr inż. Ludwikowi Tadeuszowi Ebermanowi, światowej sławy konstruktorowi silników spalinowych, celem dokonania ekspertyzy. Prof. Eberman stwierdził jednoznacznie, że łożysko rolkowe stało się bezpośrednią przyczyną awarii silnika. Uszkodzone wskutek tarcia pochłaniało znaczną część energii wytwarzanej przez silnik, spowalniając jego obroty i tym samym powodując, że obciążony paliwem samolot tracił siłę nośną w locie poziomym. Prof. Eberman w swojej ekspertyzie napisał:

(...) Nie mam najmniejszych wątpliwości, że zatarcie powyższe pochłaniało znaczną część energii wytwarzanej przez silnik i mogło spowodować poważny ubytek ilości obrotów. Wskazuje na to także wysoka temperatura, do której zostały doprowadzone przy zatarciu powyższe części - niebieski nalot na czopie i utrata twardości rolek. Zostały one uprzednio należycie zahartowane, a obecnie dają się łatwo nacinać pilnikiem. (...)

Deformowane rolki łożyska były właśnie źródłem owych trzasków, wziętych przez mjr. Kubalę za wylądowania ładunków elektrycznych w wyniku wadliwego funkcjonowanie magneta. W tym miejscu należałoby przypomnieć przytoczoną na wstępie opinię ówczesnego szefa Departamentu Aeronautyki MSWojskowych, który jako doświadczony pilot doskonale zdawał sobie sprawę, że nie wszystkie samoloty, a szczególnie silniki produkcji francuskiej, były wysokiej jakości.

A może nadanie samolotu imienia *Marszałek Piłsudski* przyniosło pecha polskim lotnikom? Jak czytamy w publikacji *Przed i po maju* Mariana Romeyki:

(...) istniało coś nie dopowiedzianego, co dawało się jedynie wyczuć: uważano marszałka za pechowego dla lotnictwa. (...)

Te metafizyczne wyjaśnienie miało związek z tragicznym wypadkiem pierwszego polskiego samolotu CWL SK-1 podczas pokazu na lotnisku mokotowskim 23 sierpnia 1919. Podczas lotu od samolotu oderwały się skrzydła. Kadłub samolotu wraz z pilotującym go ppor. pil. Kazimierzem Jesionowskim i konstruktorem por. inż. Karolem Stowikiem roztrzaskał się o ziemię w odległości zaledwie 150 metrów od Naczelnika Państwa. To tragiczne wydarzenie, jak wówczas po cichu mówiono:

(...) pozostawiło swe piętno w świadomości lotników, którzy, rzecz powszechnie znana, hołdują przesądom. Zrodziło się w nich przeświadczenie, że Piłsudski przyniósł pecha lotnictwu. To przeświadczenie narastało i chociaż nie ujawnione, mocno zakorzeniło się w opinii lotników (...)

Jak głęboko tkwiło ciche przeświadczenie o pechowości Piłsudskiego dla lotnictwa, niech świadczy wspomnienie z czasów już pomajowych. Wielu najbliższych przyjaciół Idzikowskiego wyrażało zdziwienie, że dla swego samolotu do lotu przez Atlantyk, obrał nazwę *Marszałek Piłsudski*. Starano się go namówić, by zmienił nazwę, że lepsza jest *Lulas* - taki bowiem miał przydomek w lotnictwie. Odpowiadał, jak zawsze:

(...) Tak, bracie, ale dano mi do zrozumienia: albo *Marszałek Piłsudski*, albo nie polecę. (...)

Krzyż upamiętniający miejsce katastrofy Amiota 123. Uroczystości w kolejną rocznicę wydarzenia z udziałem miejscowych władz i społeczności miasta Santa Cruz / Zdjęcie: via Leszek Zakrzewski, Nowy Sącz Pod niebem Lwowa i ponad atlantyckimi falami. Niezwykłe dzieje kariery Kazimierza Kubali



Abstrahując od jednego czy drugiego, bezspornym faktem jest, że gdyby nie awaria reduktora silnika, to pokonanie *Morza Atlasa* przez polskich lotników z Paryża do Nowego Jorku w lipcu 1929 w kierunku przeciwnego do wiatrów, ze wschodu na zachód było pewne! Warunki pogodowe tego dnia były, jak z najszybszych marzeń! W utrzymaniu trasy lotu pomagała - oprócz pomiarów sekstansem - doskonale pracująca radiostacja, dająca możliwość komunikacji z napotykanymi statkami. Samolot znakomicie trzymał linię lotu przy obrotach 1700-1750 na minutę, pozwalając na robienie oszczędności w zużyciu paliwa. Paliwa starczyłoby na 5 godzin dłużej, niż miał trwać sam lot. Niestety, los chciał inaczej. Tylko dlaczego za cenę najwyższą, CENĘ ŻYCIA?!

Dla zachowania pamięci bohaterskiego wyzwania podjętego przez mjr. pil. Ludwika Idzikowskiego pozostały dla potomnych jedynie wstęgi z Jego wieńców pogrzebowych. Były eksponowane na czasowej wystawie zatytułowanej *Wojsko II Rzeczypospolitej*, otwartej 30 sierpnia 2009 w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Poza tym, w żadnym z pozostałych muzeów polskich nie zachowały się, jak podają niektóre publikacje, elementy konstrukcji samolotu Amiot.

Zakończmy tę opowieść o mjr. pil. Ludwiku Łasie Idzikowskim taką oto sentencją:

(...) Jak w wielkich bohaterskich legendach, z prochów bohatera wzięły początek wspaniałe zwycięstwa jego następców. (...)

Zygmunt Bąk

Piśmiennictwo:

Marian Romeyko (red.): *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, praca zbiorowa; Warszawa 1933. Marian Romeyko (red.): *Polska Lotnicza*, praca zbiorowa; Warszawa 1937. Marian Romeyko: *Przed i po maju*; Warszawa 1967. Krzysztof A. Tarkowski: *Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919-1920*; Warszawa 1991. Stanisław Pietruski: *Lwowskie loty*, *Lotnictwo z szachownicą* nr 1, 2/2002. *Diennik Flight* nr 750/1928; nr 448/1929. Andrzej Glass: *Samoloty transatlantyckie Amiot 123*, *Technika Lotnicza i Astronautyczna* nr 8/1983. Jan Kędziński: *Polacy nad Atlantykem*, *Technika Lotnicza* nr 7/1972. Kazimierz Kubala: *Drugi lot przez Atlantyk*, *Przegląd Lotniczy* nr 12/1929. Kazimierz Kubala: *Przez Atlantyk*, *Kurier Starosądecki* nr 122, 123/2002, nr 1-4/2003. *Kroniki muzealne* nr 1, Stary Sącz 2001. Janusz Meissner: *Pistolety i Kosyniery*; Warszawa 1978. Robert F. Karolevitz i Ross S. Fenn: *Dług honorowy*; Warszawa 2005. Merian C. Cooper: *Dzieje Eskadry Kościuszkowskiej*. Wiesław Schier: *Wielkie pionierskie przeloty lotnicze*; Warszawa 1982. Leszek Zakrzewski: *Pod niebem Lwowa i ponad atlantyckimi falami. Niezwykłe dzieje kariery Kazimierza Kubali* - Mate-

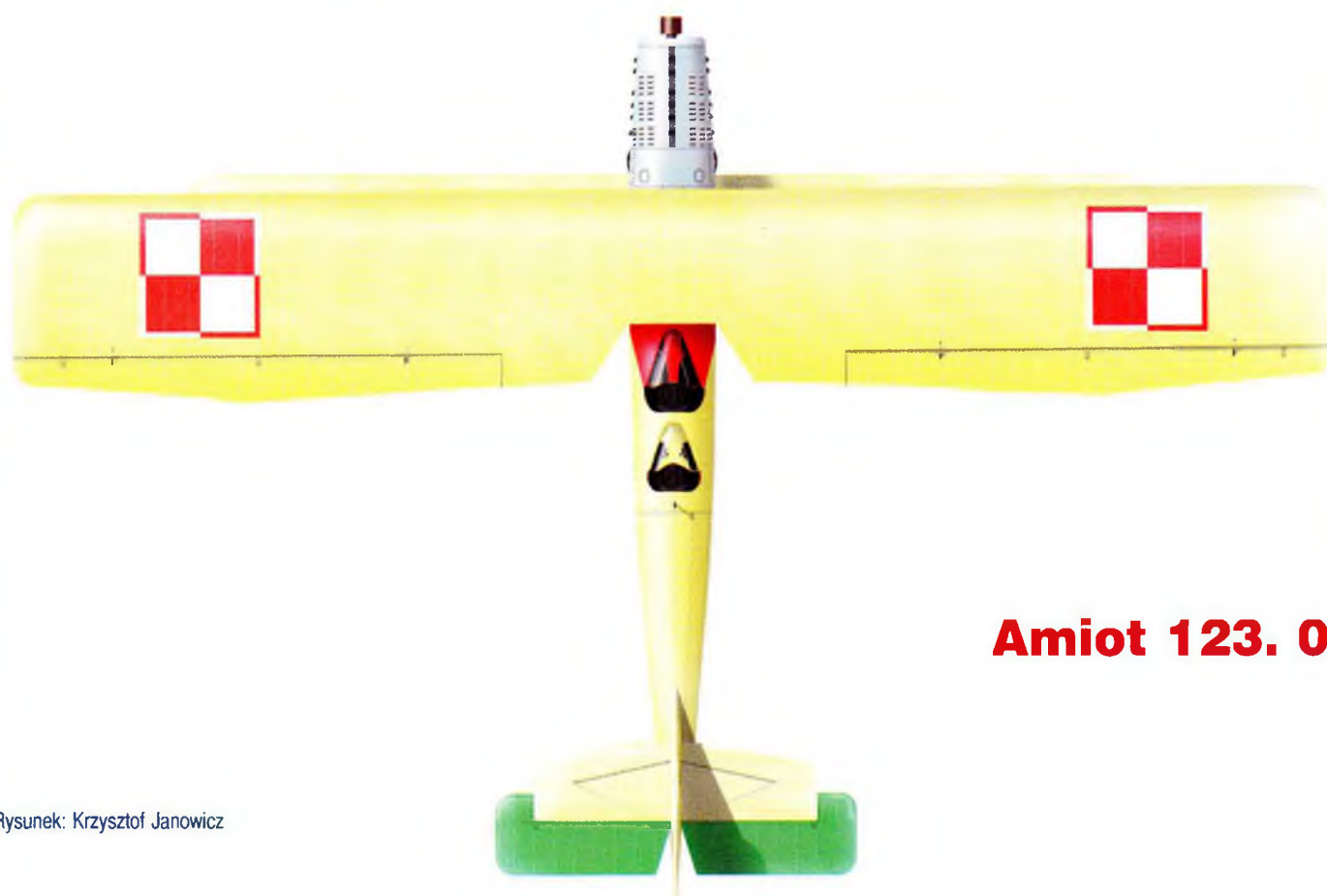
Tablica pamiątkowa wmurowana w miejscu katastrofy w 50. rocznicę tragedii 13 lipca 1979 przez społeczność wyspy Graciosa / Zdjęcie: publikowane dzięki uprzejmości pana José Luis Coelho z Radia Graciosa na Azorach



Trumna śp. mjr. pil. Ludwika Idzikowskiego na pokładzie ORP *Iskra* / Zdjęcie: via *Polska Lotnicza*, Warszawa 1937

riały z konferencji naukowej *Lotnicza historia archeologia i tradycja miejsca*; Nowy Targ 13-15.IX. 2002.

Przypisy: 1). Z mitologii greckiej - *Morza Atlasa* znajdowało się pomiędzy Europą i Afryką, a Ameryką Północną i Ameryką Południową oraz Antarktydą. 2). Zapewne chodzi tu o budynek kompleksu koszar Korpusu Kadetów (gimnazjum wojskowego) wybudowany w latach 1900-1903 w Warszawie - ówczesnej stolicy zachodnich guberni Imperium Rosyjskiego, w prowincji Cesarstwa nazywanej Priwislianskij Kraj. Obecnie w budynku byłego gimnazjum, od stycznia 1997 mieści się siedziba Kancelarii Prezesa Rady Ministrów RP. 3). *Wszystko jest w porządku, Kubala*.

**Amiot 123. 01**

Rysunek: Krzysztof Janowicz

**Amiot 123. 02**