Ludomił Antoni Rayski



Official Number	P-0268
Rank	polski: gen.pil./ATA/ brytyjski: Air Commodore
Date of birth	1892-12-29
Date of death	1977-04-11
Cemetery	Warszawa, Katedra Wojska Polskiego - kolumbarium **Wsp.** 52.248748, 21.007004
Grave	Kaplica Lotników
Photo of grave	

Country	Polska
Period	Okres powojenny

Source

Ludomił Antoni (nie używał drugiego imienia) Rayski urodził się 29 grudnia 1892 r.w Czasławiu (okolice Wieliczki). Dom rodzinny państwa Rayski był pełen patriotycznej atmosfery. Ojciec Ludomiła walczył w Powstaniu Styczniowym 1863 r. Po jego upadku chcąc uniknąć aresztowania przez zaborcę wyemigrował do Turcji. W nowej swojej ojczyźnie nie zapomniał o walce. Brał udział w wojnie turecko-rosyjskiej. Służył w Legionie Polskim. Na trzy lata przed urodzeniem syna Ludomiła Antoniego wrócił do Galicji.
Pierwsze nauki młody Rayski pobierał w grodzie Kraka i Krośnie. W Krośnie zdawał egzaminy maturalne. Przez rok (1909-1910) pogłębiał swoją wiedzę na kursach organizowanych przez Akademię Handlową w Krakowie. Dalszą edukację już jako student kontynuował we Lwowie. Studiował na Wydziale Inżynierii Lądowej. Nie ukończył ich w przewidzianym terminie. Na przeszkodzie stanęła wojna. Wrócił do przerwanej nauki w 1922 r. Po jej ukończeniu legitymował się dyplomem inżyniera budowy dróg i mostów.
Działał w Związku Strzeleckim. Po wybuchu I wojny światowej wstąpił do oddziałów strzeleckich Piłsudskiego. Razem z pułkiem piechoty Legionów Polskich wyruszył na front. Walczył. W czasie jednej z bitew został ranny. Za radą swoich przełożonych jako obywatel Turcji gdy ta przystąpiła do wojny wstąpił do jej armii. Początkowo służył w kompanii automobilowej. Z tej został skierowany do szkoły oficerskie. Po jej ukończeniu zgłosił się do lotnictwa. Widział w nim swoją przyszłość. Rozwijające lotnictwo potrzebowało kadr. Został do niego przyjęty. Początkowo latał jako obserwator. 13 października 1916 r. w czasie jednej z walk powietrznych został ranny. Po powrocie do zdrowia wrócił do latania. Nie zamierzał jednak swojej kariery w lotnictwie spędzić jako obserwator. Odbył więc odpowiednie przeszkoleniu w wyniku, którego został pilotem. Po wojnie zwolniony (zdemobilizowany) z armii tureckiej wstąpił w Odessie do powstającej w mieście eskadry lotniczej. Ta miała działać w składzie polskiej dywizji generała Żeligowskiego. Razem z eskadrą przeprowadzał a rozpoznanie nie tylko dla rodaków. Przeprowadzał je również dla wojsk francuskich. Dzięki ich uprzejmości (podarowali samolot) dotarł do Lwowa. Tu w czasie walk z Ukraińcami podczas lotu bojowego po raz drugi jako lotnik został ranny. Nie sądzona mu była spokojna rekonwalescencja. Otrzymał przydział do eskadry bojowej. Latał początkowo w niej jako pilot a następnie jako jej dowódca. Eskadra przeszła do jako 7 eskadra myśliwska im. Tadeusza Kościuszki. Pozostał w niej również gdy ta przeszła pod dowodzenie amerykańskiemu dowódcy. Latali w niej ochotnicy z Ameryki.
8 marca 1920 r. został komendantem Wyższej Szkoły Pilotów na Ławicy. Od belfrowania w chwili rozpoczęcia wojny polsko-radzieckiej ruszył na front. Od drugiej połowy maja 1920 r. dowodził sformowaną przez siebie eskadrą niszczycielską. Natomiast rok później w tym samym czasie przeszedł do pracy w Departamencie IV Ministerstwa Spraw Wojskowych.
Od 1 listopada 1924 r. do 15 października 1925 r. był słuchaczem Wyższej

Szkoły Wojennej. Pełnił służbę w Oddziale VI a Biura Ścisłego Rady Wojskowej. Kształcił się także poza Polską. Odbył przeszkolenie we Francji (Kurs Informacyjny dla Wyższych Oficerów). Czasowo pełnił obowiązki aby następnie objął stanowisko szefa Departamentu IV Żeglugi Powietrznej. Po przekształceniu Departamentu w Dowództwo Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych został dowódcą lotnictwa. Na pięć lat przed wybuchem II wojny światowej ukończył Centrum Wyższych Studiów Wojskowych.
19 marca 1939 r. został zwolniony ze stanowiska dowódcy lotnictwa. Oddano go dyspozycji ministra spraw wojskowych. Dlaczego. Powodów było wiele. Ale najpoważniejszym zarzutem było nieodpowiednie dysponowanie finansami przeznaczonymi na zwiększenie polskiego przemysłu lotniczego. Wcześniej jednak został mianowany do stopnia generała brygady.
We wrześniu 1939 r. chciał się bić. Mimo usilnych starań nie uzyskał dla siebie przydziału do służby liniowej. Brał udział w zabezpieczeniu i wywozie polskiego złota do Rumunii. Z tej przedostał się do Francji. Gdzie ponownie ubiegał się o przydział do służby w powietrzu. Nie uzyskał tego od swoich i francuskich sojuszników. Skazany wyrokiem sądu wojskowego za "zdradę" tajemnicy wojskowej jaką było przedstawienie stanu naszego lotnictwa i odmowę udania się do obozu oficerskiego otrzymał karę 10 miesięcy więzienia. Wyrok nie został wykonany.
Ochotniczo zgłosił się do armii fińskiej. Miał nadzieję, że z nią jako pilot ruszy na front przeciwko Armii Radzieckiej. Wstąpił do Legii Cudzoziemskiej jako oficer piechoty ze skierowaniem do lotnictwa. Po kapitulacji Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Znów bez powodzenia zabiegał o przydział do lotnictwa. Zamiast do latania trafił do obozu oficerskiego. Wyszedł z niego dzięki wstawiennictwu Brytyjczyków. Synowie Albionu nie zawali się z przyjęciem do RAF. Początkowo latał rozprowadzając samoloty z fabryki do jednostek bojowych. Następnie przeszedł do lotnictwa transportowego. Był dowódcą jednej wielu załóg. Po śmierci generała Władysława Sikorskiego mógł znaleźć się w polskim lotnictwie wojskowym. Od września 1943 do września 1946 r. był delegatem Inspektora a następnie Dowódcy Polskich Sił Powietrznych na Środkowym Wschodzie. W między czasie decyzją Sądu Honorowego został zwolniony od składania zeznań ze swojej działalności w Polsce na stanowisku dowódcy lotnictwa. Sprawą miała się zająć specjalna komisja, która oceniłaby jego postępowanie. Taka decyzja nie mogła być w pełni aprobowana przez pewne środowiska. Niemniej jednak Rayski został oczyszczony z ciążących na nim zarzutów po pracach komisji. Stało to się wiele lat po wojnie. Miało to miejsce 2 kwietnia 1977 r.
Do nowej, wyzwolonej Polski nie wrócił. Zdecydował się na emigrację. Po przejściu do cywila w latach 1950-1967 pracował w Londynie w Instytucie Topografii. W latach 1948-1954 prezesował Stowarzyszeniu Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii. Był dożywotnio członkiem Komitetu Honorowego tego Stowarzyszenia.
Ludomił Rayski w czasie swojej służby w lotnictwie II Rzeczypospolitej dał się poznać jako odważny pilot. Skutecznie atakował z powietrza Rosjan i Ukraińców. Miał za sobą również bardzo dobre wyniki w lotach na rozpocznie frontu. Bez wahania można o nim mówić i pisać, że był latającym ambasadorem Polski gdy ta wróciła na mapy świata. Promował ojczyznę w 1925 r. w czasie lotu Paryż-Madryt-Casablanca-Tunis-Ateny-Istambuł-Warszawa.
Trzy lata po II wojnie światowej opublikował swoje uwagi na temat stanu naszego lotnictwa w pracy zatytułowanej "Słowo prawdy o Lotnictwie Polskim

1919-1939".
Generał Ludomił Rayski w ostatniej wojnie światowej latał bojowo nie tylko jako pilot transportowy. Latał na rozpoznanie. Miał za sobą loty z pomocą dla okupowanych krajów. Między nimi znalazły się te tak bardzo bliskie sercu z pomocą dla Polski. Był nad nią pięć razy z czego dwa nad powstańczą Warszawą.
Zmarł w Londynie 11 kwietnia 1977 r.Po kremacji jego prochy spoczęły na cmentarzu South Ealing . Po szesnastu latach zostały sprowadzone do Polski. Miało to miejsce 21 maja 1993 r. sprowadzone zostały do Polski. Dzień później zostały złożone w Warszawie w Katedrze Polowej Wojska Polskiego.

Opracowanie Konrad Rydołowski