

Biuletyn Loteczki



numer 10

kwiecień 2000

JUBILEUSZ BIULETYNU LOTECKI

Na loteckowym spotkaniu 1 marca ubiegłego roku Wojtek Sankowski zaproponował wydawanie naszego wewnętrznego biuletynu. Wojtek wziął na siebie obowiązek przygotowania do druku ostatecznej wersji każdego numeru. Po roku można stwierdzić, że był to dobry pomysł, bo oto masz przed sobą, Drogi Czytelniku, jubileuszowy, DZIESIĄTY numer BIULETYNU LOTECKI. Pierwszy, datowany na maj 1999 trafił do rąk członków klubu 5 czerwca ub. r., kiedy to spotkalismy się na „ranczo” u Tadzia Dobrocińskiego.

Numer inauguracyjny zawierał skróconą historię początków Loteczki, utworzonej w jesieni 1987 roku, wstępną informację o zamiarze zbudowania nagrobka dla pierwszego polskiego pilota w powojennym Wrocławiu - Tadzia Skałackiego i zestawienie wpłat dokonanych na ten cel, wiersz Józia Bujaka pt. „Ptaszek polny”, informacje o spotkaniach na Mirosławicach i przy grobie płk. pil. Bolesława Orlińskiego z okazji setnej rocznicy Jego urodzin oraz wiadomości bieżące. Zamieszczono również dwa zdjęcia i pozdrowienia od Witka Kęsonia, przebywającego wówczas w Iranie na kontrakcie. Numer otwierał apel o dostarczanie materiałów do druku w biuletynie na adres Wojtka. APEL TEN JEST NADAL BARDZO AKTUALNY.

Kolejne numery, obok wiadomości bieżących, zawierały m. in. wspomnienia Zbyszka Girulskiego oraz biografie Stasia Szomańskiego, Tadzia i Władysława Skałackich, Staszka Łuszczyńskiego, Mietka Kozdry i Maksi Czmiel-Paszyc. Numer listopadowy poświęciliśmy naszym zmarłym kolegom, drukując wspomnienia o Jurku Blitzu, Marianie Łuszczyńskim, Bronku Burakiewicz, Stasiu Witku i Józiu Bujaku.

W nr 2 zamieściliśmy kolejny wiersz Józia Bujaka pt. „Bohaterowie bez zaszczytów”, będący hołdem dla cichych bohaterów lotnictwa – mechaników naziemnych. Wiersz był podpisany pseudonimem Jan Bohaczewski. Mietek Kozdra opublikował w nr 4 ciekawe opowiadanie o swym nietypowym locie na szybowcu z niezwyklejmi pasażerami na gapę.

W poprzednim numerze przypomnieliśmy o jubileuszu dziewięćdziesięciolecia urodzin Stasia Szomańskiego, który obchodziliśmy przez trzy miesiące, od stycznia do marca. Edward Sobczak przedstawił sylwetkę znanego konstruktora polskich szybowców – Adama Meusa, zmarłego 1 lutego br., pierwszego kierownika zakładu szybowcowego we Wrocławiu, poczynsz od 1 lipca 1956 roku. Liczne zdjęcia stanowią uzupełnieni tekstu z nr 8 pt. „Złota Lotka”, opisującego uroczystą imprezę klubu w dniu 15 stycznia br.

Sporo uwagi poświęciliśmy w nr 6 inicjatywie Waldka Miszkurki, który postanowił namalować obraz Matki Bożej Loretańskiej i przekazać go w darze parafii pod wezwaniem św. Maksymiliana M. Kolbego na Gądowie Małym. Pomysł swój zrealizował i 15 stycznia br. dwumetrowej wysokości obraz jego autorstwa został poświęcony przez kapelana lotników polskich, OFM Cap. Dominika Orczykowskiego. Obraz wisi w kaplicy, która z inicjatywy Zbyszka Gajewskiego i niżej podpisanego od 15 stycznia nosi nazwę „Kaplicy Matki Bożej Loretańskiej, patronki lotników”. Stosowna tablica kamienna autorstwa Władzia Jerzyka wisi na zewnątrz kaplicy od strony ul. płk. pil. B. Orlińskiego. Władziu Jerzyk jest też wykonawcą nagrobka dla Tadzia Skałackiego, poświęconego 18 września, największego ubiegłorocznego przedsięwzięcia Loteczki, wspomozonego finansowo przez GOBLL, Zespół Lotnictwa Sanitarnego i kilku osób prywatnych, o czym pisaliśmy w biuletynie nr 4.

Często zamieszczamy aktualne sprawozdania finansowe klubu, przygotowane przez Tadzia Janego, sprawującego swoją funkcję wyjątkowo solidnie.

W nr 6 i 7 Wojtek Sankowski zamieścił wspomnienia jednego z pionierów Jezowa Sudeckiego płk pil. Czesława Miodońskiego, mieszkającego obecnie w Bielsku-Białej. Mamy zamiar nadal zajmować się tymi pionierskimi latami i drukować wspomnienia z nich w biuletynie. Będzie to przyczynek do historii lotnictwa na Dolnym Śląsku, która stanowi jeden z celów działalności zespołu redakcyjnego biuletynu, widzącego w dalszej perspektywie szansę opracowania i wydania książki na ten temat. Realizacja tego zamiaru, jak również opracowanie „Słownika biograficznego lotników Loteczki” zależy od aktywności członków naszego klubu.

PONAWIAM APEL O PRZEKAZYWANIE SWOICH WSPOMNIENI W DOWOLNEJ FORMIE, CZY TO PISEMNEJ, CZY NA DYSKIETCE, CZY NA TAŚMIE MAGNETOFONOWEJ DO WOJTKA SANKOWSKIEGO.

Pojawiają się też propozycje zmiany nazwy naszego biuletynu. Wiesiek Matuszewicz proponuje tytuł „Skrzydła Loteczki”, natomiast Mietek Kozdra zaproponował całą nową winietę wraz ze zmianą nazwy:

-CIRRUS-
Lotniczy Miesięcznik Kulturalno-Historyczny
Klub „Loteczka”

Propozycje te przedstawiam do przedyskutowania i oceny.

Stanisław Błasiak

DZIEŃ ORCZYKOWSKICH

Na poprzednim naszym zebraniu w dniu 14 marca los złączył dwóch Orczykowskich: O. Dominika i Mietka, który złożył akces przystąpienia do „Loteczki”. Obaj mieszkają daleko: Dominik w Stalowej Woli, zaś Mietek w Otwocku. Spora odległość, dzieląca ich od Wrocławia nie stanowi dla nich przeszkody w spotkaniu się z przyjaciółmi. Przybliżmy ich jeszcze bardziej „loteckowej społeczności”.

DOMINIK

Od lat O. Dominik jest uważany za kapelana lotników polskich. Na to miano zasłużył sobie swoim zaangażowaniem na rzecz lotnictwa, zaś szybownictwa w szczególności.

Dominik, to imię zakonne. W dokumentach figurują imiona nadane mu podczas chrztu świętego: Marian Władysław. Jego pełny tytuł brzmi: Ojciec Dominik M. Orczykowski OFM Cap. Pełna treść skrótu po nazwisku po łacinie to: Ordo Fratrum Minorum Cappuccinorum, co w przekładzie na język polski oznacza Zakon Braci Mniejszych Kapucynów.

Ojciec Dominik został członkiem „LOTECZKI” ponad dwa lata temu, 5 stycznia 1998 roku w sposób bardzo uroczysty i niekonwencjonalny. Wtedy spotkaliśmy się w GOBLL-u na zaproszenie jego dyrektora, dr med. Janusza Marka na wspólnym oplatku pracowników tej placówki i naszego klubu. Spotkanie to poprzedziła msza święta, odprawiona w kościele św. Augustyna przy ul. Sudeckiej właśnie przez O. Dominika. Po połamaniu się oplatkiem, złożeniu sobie życzeń i poczęstunku, przypomniałem historię i cele naszego klubu, aby przybliżyć go osobom, które dotąd go nie знаły. Był to dogodny moment do zaproponowania O. Dominikowi normalnego członkostwa w „Loteczce”, co uczynił Zbyszek Gajewski. Wtedy kapelan się zawahał i powiedział:

- Wiem, co i jak.... „Loteczka” jest rodzaju żeńskiego.... Ja nie wiem, czy do takiego klubu mogę należeć: to jest „Loteczka”, nie „Lotnik”! – dodał.

- Nie płeć się liczy, lecz uczucie! – zaripostował Zbyszek.

- Dziękuję, przyjąłem! – zdecydował natychmiast O. Dominik, dodając jakby na wszelki wypadek: Wprawdzie wiem, że przełożeni będą w przyszłości szukać przeszkód w beatyfikacji i znajdują, że należałem do „Loteczki”.

- Nie poskarżymy! – uspakajał Zbyszek.

- Nie? Ale adwokat diabła wynajdzie! – powiedział O. Dominik głosem, którego intonacja zdradzała, że tym diablem zbyt często się już nie przejmując.

Po hucznych brawach akceptujących nowego „lotkowicza” Zbyszek wręczył O. Dominikowi odznakę klubu a ja – książeczkę adresową członków.

Od tej chwili – mimo sporej odległości, dzielącej Stalową Wolę (gdzie mieszka) od Wrocławia – gościliśmy O. Dominika wielokrotnie, zaś na marcowym spotkaniu wysłuchaliśmy jego żywej, figlarniej i ciekawej prelekcji, będącej swoistym spektaklem sztuki oratorskiej i aktorskiej.

Marian Władysław Orczykowski urodził się 29 czerwca 1928 roku w Drohobyczu w ... zakładzie karnym, gdzie jego ojciec był zatrudniony jako robotnik. W tym rejonie było wiele rafinerii, które przerabiały ropę m. in. na benzynę, czyli na paliwo lotnicze. Zatem Marian ... był już krok bliżej do lotnictwa!

Miał cztery lata, gdy Żwirko i Wigura wygrali Challenge. Słyszał o tym i to było jego pierwsze zetknięcie się z lotnictwem. Niezapomnianym do dziś był widok klucza Łosi, które w 1939 roku, jeszcze przed wybuchem wojny przeleciały nad Drohobyczem, nadlatując od strony Lwowa.

Pamięta też jazdę pociągami z mamusią na wakacje, bowiem mijając Ustianów, dostrzegł latające nad zboczem szybowce, których nazw, jak: Czajki, Wrony, Komary, Salamandry itp. wtedy jeszcze nie rozróżniał.

Wreszcie przyszło pierwsze zetknięcie z lotnictwem w sposób tragiczny: 10 września nad nieodległą rafinerię nadleciały niemieckie samoloty i zbombardowały ją, powodując długotrwały pożar. Do dziś O. Dominik ma zdjęcie słupa dymu znad tej rafinerii, która później była bombardowana jeszcze wielokrotnie, m. in. przez Amerykanów, których ciężkie bombowce w liczbie około 10 maszyn po starcie z lotnisk sowieckich atakowały ją, lądując następnie we Włoszech.

Podczas okupacji sowieckiej lądowały w Drohobyczu samoloty PO-2. W późniejszym okresie, już po wybuchu wojny niemiecko-sowieckiej, nastolatek Marian widział dwa samoloty niemieckie, lądujące w Drohobyczu. Raz był to Storch, który wylądował na łące za torami kolejowymi za wcześniej, zanim Niemcy zajęli ten teren. Rosjanie samolot podpalili. Dwóch członków jego załogi odkopano później z grobu, gdzie byli przybici do deski, z rękami związanymi drutem. Gdy byli tu już Niemcy - inny samolot, prawdopodobnie Messerschmitt lądował, być może przymusowo, łamiąc się na pół.

Podczas okupacji Marian chodził w Drohobyczu do szkoły im. księdza Stanisława Konarskiego. Należał do tajnej drużyny harcerskiej, będąc jej drużynowym. Dosiadł się stopnia ćwika. W harcerstwie działał jeszcze przed wojną. Wcześniej był zuchem w drużynie szóstej imieniem Jerzego Biczana, która prowadziła działalność na górze, przy osiedlu pracowników zakładu karnego. Drużynowy nazywał się Chmieloch, a wodzem duchowym Mariana był Mieczysław Woźniak, uczeń IV klasy gimnazjalnej.

We wrześniu 1945 roku wstąpił do Zakonu Ojców Kapucynów. Ta życiowa decyzja dojrzewała w nim przez kilka lat okupacji. Chodząc do szkoły, często spotykał po drodze księdza Apolinarego, kapelana w więzieniu. Stale mijali się: Marian siedł na godzinę ósmą do szkoły a ksiądz na górkę, do zakładu karnego. Podczas okupacji Marian zetknął się bliżej z kapucynami, m. in. z O. Władysławem, który przyjął go na ministranta, czy z O. Erazmem, który nie tylko prowadził ministrantów ale i był kapelanem Armii Krajowej, za co siedział w obozie w Kamieńsku nad Donbasem. Mariana nie wciągnięto w struktury AK, choć wielu jego kolegów starszych i w podobnym wieku działało w tej organizacji. W ramach sowieckich represji odsiedzieli później po 10 lat na Warkucie, na Kółmie, czy w innych miejscach łagrów sowieckich. Marian zakon poznał - można powiedzieć - od podszewki. Stale tam przebywał, uczył się w ich tajnym gimnazjum, czytał książki, związane z kapucynami i z zakonem świętego Franciszka.

Kapucyni nie mieli swojej parafii. Ale prowadzili cały czas działalność patriotyczną, tajne nauczanie, kapelanowanie Armii Krajowej, pracowali wśród ludu, w szpitalu, w więzieniu. To bardzo zbliżyło Mariana do zakonu i już w wieku 15 lat nosił się z zamiarem wstąpienia do niego. Marzenie swe zrealizował po dwóch latach. Już jako Dominik włożył zakonny habit i zapuścił rudą brodę.

Traf zrzucił, że został przeniesiony do Krosna. Tu, w zakonnej celi małe okienko wychodziło akurat na kierunek wznoszenia się samolotów, startujących z lotniska. Obserwował starty i nabór wysokości CSS-ów 13, Junaków 2 i 3 i innych samolotów, których silniki budziły go nierzadko o czwartej rano. Jak mówi o sobie, mając naturę niepokorną i śmieszna, trochę z rozbójnika, trochę z hajdamasa ukraińskiego – nie wytrzymał i postanowił pójść

na lotnisko na przechadzkę. Ledwo wszedł na teren lotniska, gdy spotkał wysokiego kapitana w stalowym mundurze pilota, który go zapytał:

- Co ksiądz tu robi?

- Ja nic nie robię, tylko się przechadzam, odparł Dominik.

- Tu nie wolno, wyjaśnił oficer, którym był Antoni Chojcan.

- Dobrze! Ja tylko chcę zobaczyć samoloty.

- Jeśli tak, to proszę iść dalej, usłyszał satysfakcjonującą odpowiedź i poszedł na start.

Tam spotkał nauczyciela szkoły średniej, p. prof. Selwę, którego zagadnął chyttrze, patrząc na samolot:

- Co to jest?

- To jest samolot – usłyszał.

- Ja wiem, że samolot, ale jak to lata, przodem czy tyłem, zapytał Dominik, udając, że nic z tego nie rozumie, choć był już po „trzydziestce”.

- Przodem, bo śmigło go ciągnie! - A może ksiądz chce się przelecieć?

- Naturalnie!

W ten sposób O. Dominik dostąpił zaszczytu wykonania pierwszego w życiu lotu. Wsiadł do pierwszej kabiny CSS-a 13. Z braku czapki-pilotki nałożono mu na głowę coś zastępczego, prawdopodobnie pończochę. Selwa, siedzący w drugiej kabinie przesunął manetkę gazu do przodu i wystartowali. Zatoczyli krąg nad Krosnem i wylądowali. Cóż to była za radość! Dominik przeżył bardzo ten pierwszy lot.

Po kilku dniach znów pojawił się na lotnisku. Zauważył go Józiu Kusiba i mówi:

- Witam księdza! Może ksiądz chciałby się przelecieć na Bocianie?

Nie trzeba było tego dwa razy powtarzać. Dominik włożył spadochron i wkrótce zażył rozkoszy pierwszego lotu na szybowcu. Tak zrodziła się jego dożgonna miłość do lotnictwa.

Ta miłość nie była bezproblemowa: Dominik wzbudził zainteresowanie „smutnych panów” ze Służby Bezpieczeństwa. Zaczęło się niewinnie. Pewnego dnia znów pojawił się na krośnieńskim lotnisku. Napotkany znajomy milicjant, pan Władysław, zaprosił go do kwadratu. Nagle zajechał łazik, z którego wyszli trzej panowie w cywilu, z których jeden - zastępca szefa SB w Rzeszowie spytał:

- Co ten ksiądz tu robi?

Pan Władek naprężył się, zasalutował i przedstawił mu Dominika:

- To jest ksiądz, który interesuje się sportem lotniczym.

Dominik nie przejął się tym incydentem i pojechał na szybowcowe mistrzostwa krajów socjalistycznych. Latał tam w załodze z Heniem Zydorczakiem. Bywał na lotniskach tak często, jak to możliwe. Wciąż czuł koło siebie „Anioła Stróża”, który choć też był boskiego pochodzenia, to jednak czuwał za nim wcale nie w boskich zamiarach.

Dokończenie w następnym numerze.

MIETEK

10 maja 1978 roku rozpocząłem w PLL LOT kurs drugich pilotów na samolot typu AN-24. Po miesiącu zajęć teoretycznych całą grupę, która liczyła piętnastu uczniów, dopuszczono do lotów zapoznawczych w charakterze tzw. „pingwina”. Nazwa ta wywodzi się stąd, że uczeń, stojąc dostojnie niczym pingwin za plecami członków załogi, obserwuje ich czynności, zachowanie się samolotu i wskazania przyrządów pokładowych. Jeśli „pingwin” trafi w załodze na kogoś chętnego do instruktażu, może się podczas lotu wiele nauczyć. Korzystałem często z lotów zapoznawczych, których nie limitowano. Wybierałem

oczywiście rejsy z kapitanami, którzy mieli ciepły stosunek do „pingwinów” i byli im zyczliwi. Jeden z nich, Mieczysław Orczykowski, był właśnie takim zyczliwym dowódcą. W jego załodze zawsze panowała sympatyczna, pełna spokoju atmosfera, tak w locie, jak i na odprawach: przed lotem i po jego zakończeniu. Mietek latał „bez nerwów” a dla „pingwinów” miał zawsze ciepłe słowo.

Minęło już dwadzieścia dwa lata od tych chwil. Mietek przestał latać w PLL LOT zawodowo i zasilił szeregi emerytów. Natura ciągnie wilka do lasu, więc i lotnik Ignie do swoich. Mietek interesował się „LOTECZKĄ” od wielu miesięcy. Gdy znalazł sposobność - przyleciał do Wrocławia, by złożyć akces do wstąpienia w szeregi naszego klubu. Przybliżmy więc jego sylwetkę.

Mietek urodził się w Kowalewie koło Pleszewa w 1936 roku. Z praktycznym lotnictwem zetknął się wcześniej. Już bowiem w szkole podstawowej uczęszczał na zajęcia do modelarni lotniczej w Poznaniu przy ul. Madalińskiego. Jego instruktorami byli tam znakomici i znani instruktorzy: J. Bury i Deglauer.

Będąc uczniem Liceum Mechanicznego w Katowicach ukończył tam w 1953 roku teoretyczny kurs samolotowy dla członków Aeroklubu Śląskiego. Wkrótce zaczęła się dla niego prawdziwie romantyczna przygoda, bowiem został wysłany do CWL we Wrocławiu na szkolenie w pilotażu samolotowym. W grupie instr. Edwarda Rydza wylatał wtedy na samolocie CSS-13 28 godz. 22 min.



Mietek w roku 1963...

Od marca do grudnia 1954 roku uczestniczył w kursie instruktorskim w CWL Wrocław, który ukończył w grupie instr. Jana Sojki („...ta stary, nie rób wariata...”) z IV lokatą na 21 uczestników. Po ukończeniu kursu dostał nakaz pracy do Aeroklubu Poznańskiego. Pracował tam od grudnia 1954 do czerwca 1955 roku, kiedy to zrezygnował z tego zatrudnienia na znak protestu z powodu niskiej pensji i nie przyznania mu tzw. dodatku wyżywieniowego przysługującego personelowi latającemu („aby koń nie zdechl”). Po wielu miesiącach namysłu (lipiec 1955 – marzec 1956) zdecydował się na rozpoczęcie starań o powtórne przyjęcie do pracy w lotnictwie. Został wezwany do Zarządu Głównego Ligi Przyjaciół Żołnierza przy ul. Długiej w Warszawie, celem przeprowadzenia rozmowy uświadamiającej w obecności gen. Turskiego. Nie wróżyło to nic dobrego. Ku radości Miecia, przed tą rozmową dowiedział się on z radia, że w Moskwie zmarł Bolesław Bierut. W tej atmosferze dostał przydział do Aeroklubu Szczecińskiego, gdzie pracował jako instruktor samolotowy

od maja do października 1956 roku, szkoląc na samolocie CSS-13 SP-AHN.

25 października 1956 roku dostał się do „Szkoły Orłąt” w Dęblinie. Po dwóch miesiącach trafił do ekstrakursumy, tzw. „setki”, którą stanowili piloci szybowcowi z aeroklubów regionalnych. Grupa ta powstała z inicjatywy gen. pil. Jana Frey-Bieleckiego, który pragnął udowodnić m. in. towarzyszom radzieckim, że po roku szkolenia piloci aeroklubowi mogą latać jako piloci myśliwcy na samolotach odrzutowych. W grupie tej byli m. in.: Waldemar Bolotowicz, Jerzy Kowalczyk (spadochronowy mistrz Polski w r. 1956), Andrzej Ziemiński, Henryk Pietrzak i Ryszard Lutosławski.

W grudniu 1957 roku Mietek został promowany do stopnia podporucznika pilota. Postanowił pozostać w dęblińskiej „Szkoły Orłąt” na stanowisku instruktorskim. Latał tam do 1976 roku, dosłużywszy się stopnia majora. Mając wówczas nalot ponad 4000 tysięcy godzin zdecydował się na przejście do rezerwy na własną prośbę, po niemiłych wcześniejszych przejściach z Wojskową Służbą Informacyjną (obecnie oczekuje na możliwość przeglądu swojej teczek).

W lipcu 1976 roku został zatrudniony w PLL LOT jako pilot komunikacyjny. Pracował tam do marca 1993 roku, kończąc karierę jako pilot samolotu IL-62 M. W związku z wycofaniem tego typu z eksploatacji poprosił o rozwiązanie umowy o pracę, korzystając ze zwolnień grupowych personelu latającego PLL LOT.



...i 14 marca 2000 ze Staszkiem Blasiakiem

Mietek Orczykowski spędził w powietrzu około 14000 godzin. Posiada licencję D-4101. Jest instruktorem I klasy w lotach VFR i IFR. Latał na następujących typach samolotów: PO-2, Zuch-2, Żak-3, Zlin-26, Junak-2, Junak-3, Jak-18, Jak-12, TS-8 „Bies”, MiG-15, UT-MiG-15, Lim-1, Lim-2, Li-2, IL-14, IL-18, AN-24, IL-62 i IL-62 M.

Jest pilotem szybowcowym II klasy. Posiada srebrną odznakę. Wylatał około 100 godzin na następujących typach szybowców: ABC, Żuraw, Mucha-ter, Mucha-bis, Bocian, Czapla, Sęp, Jastrząb, Salamandra, Sroka, Pirat, i Mucha-100.

Mietek uważa, że w lotnictwie nie ma mocnych. Dlatego uznaje słuszość maksymy, że piloci dzielą się na:

„TYCH, CO LATALI I TYCH, CO JESZCZE ŻYJĄ”.

Będąc jej wierny, w tym roku wchodzi szczęśliwie w swoje 65. lecie. Decyzją kapituły z dnia 25 kwietnia br. został przyjęty w poczet członków „LOTECZKI”. Niech Go spotka wiele przyjemnych chwil w naszym gronie!

Stanisław Blasiak

Józef Leon Bujak
(Jan Bochaczewski)

„ZNOWU PRZYSZŁAŚ”

Znowu przyszedł do mnie roześmiana.

Skroń jak zwykle w kwiatach skryłaś.

Jak zawsze pootwieralaś wszystkie hangary.

Żadnego lotniska nie opuściłaś.

Znowu musnęłaś mnie promieniem słońca.

Wypuściłaś z więziennych pąków kwiaty.

Z twojego rozkazu rozkwitła dań lotniska.

Do lotu wzywa mnie armia twych służków skrzydlatych.

Znowu pieczętowałaś ciepłą, - żartobliwą, rozwiałaś mi włosy.

Niewdzięcznik, - ukryłem głowę w kabinie.

Pełny gaz, - bo mi chmurki uciekają.

A ty mnie wciąż uroczyysz - czuję zawroty jak po winie.

Znowu zajrzałaś mi czule w kabinę.

A ja figlarną beczką unikam twojego wzroku.

Śmigło zazdrośnie głośzy twój czuły, śpiewny szept.

Na próżno, - siedzisz w kabinie przy moim boku.

Znowu powiewem świeżym i kwitnącym

Zdmuchnęłaś zapach benzyny i smaru.

Silnik złośliwie twój uroczy zapach psuje.

Po cóż, - nikt nie zwyciężył jeszcze twojego czaru.

Znowu uroczyysz wszystkie moje zmysły.

Dłużej opierać się nie mogę.

W pachnące twe ramiona lecę kochanko radosna.

Rozchmurz me czoło w życia ciężką drogę.

Znowu przyszedł ukoić moje smutne,

skrzydlate serce w i o s n o .

Wiosna w Krakowie, 1963 r.

.....

Najserdeczniejsze życzenia imieninowe wszystkim kwietniowym solenizantom a wśród nich: Ryszardom, Franciszkom, Wacławom, Jurkom i Wojtkom.

Program „loteczkowego” spotkania 9 maja:
DZIEŃ PIWNY!

ADRES KÓRESPONDENCYJNY:

Zbigniew Gajewski
ul. Wejherowska 5/4
54-239 WROCŁAW
tel.: (071) 350 72 20

KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”



Numer zredagowali: Stanisław Blasiak i Wojciech Sankowski.