

Biuletyn Loteczki



numer 28

1-15 wrzesień 2001

CZAS STASZKA SÓJKI

Przed pięćdziesięciu laty, 8 lipca 1951 roku Staszek Sójka wykonał swój pierwszy samodzielny lot na samolocie. Ten piękny jubileusz uczciliśmy wydaniem monotematycznego poprzedniego biuletynu, poświęconego wspomnieniom Staszka. Sierpniowe spotkanie LOTE CZKI było podsumowaniem tego jubileuszu. Mimo okresu urlopowego przybyło na nie ponad 30 osób, również spoza Wrocławia. Przyjechali z Katowic Państwo Adamina i Waclaw Kozielscy. Z Lubina oprócz prelegenta przybyli: Paweł Piłat i Heniek Gwiazda. Przemiał niespodziankę sprawili nam Państwo Wielgusowie, których na spotkanie przywiozł Jurek Popiel. Nie zawiedli również goście specjalni, zaproszeni osobiście przez Staszka Sójkę: Jego brat – Jan, diamentowy szybownik i pilot samolotowy, Jerzy Kubaczewski – pierwszy polski spadochronowy rekordzista świata, obaj z Ostrowa Wielkopolskiego i Mieczysław Bakoś z Kalisza, znany, zwłaszcza starszym pilotom, inspektor KCSP. Wśród wrocławian (patrz zdjęcie) byli w większości stali bywalcy „loteczkowych” zgrupowań ze Stasią Antoszewską i Stanisławem Szomańskim na czele.

Niepokój wchodzących wzbudzał stojący na środku sali potężny stół, przyozdobiony niezwykle uroczysto, przygotowany do dużej imprezy. Czyżby za chwilę miała się tu zjawić jakaś grupa ludzi, którzy wynajęli lokal akurat w czasie „loteczkowego” spotkania?

Nikt jednak przybywających nie niepokoił. W tych warunkach Zbyszek Gajewski mógł rozpocząć spotkanie. Po przywitaniu zebranych, zwłaszcza miłych gości, przekazał życzenia dla wszystkich „lotkowiczów”, przesłane pocztą.

Nie zapomnieli o LOTE CZCE nasze wspaniałe szybowniczki, startujące w Prinał na Litwie w I Szybowcowych Mistrzostwach Świata Kobiet. Pod pozdrowieniami podpisały się: Maxi Paszyc, Ania Michalak, Ada Dankowska, Halina Rynkiewicz, Asia Bidermann, Krysia Marszałek i Bożena Demczenko. Maxi podziękowała ponadto LOTE CZCE za pomoc jej okazaną przed startem. Na adres Zbyszka nadeszła również kartka o treści: „Na twoje ręce serdeczne pozdrowienia dla wszystkich „LOTE CZKOWICZÓW” z II Szybowcowych Mistrzostw Świata Juniorów we Francji przesyłają: Leszek Haber – team captain, Maria i Edward Sobczakowie wraz z całą ekipą”. Nie zapomnieli o nas również Ewa i Janek Baranowie oraz Edek Ligocki, pisząc z Elku 4 sierpnia: „Ekipa loteczkowa w składzie: Ewa, Janek i Edek donosi z Jezior Mazurskich: woda jest ciepła, ludzie życzliwi, można tu organizować spotkania naszej LOTE CZKI”.

Za te wszystkie pozdrowienia gorąco dziękujemy!

Zanim rozpoczęła się zasadnicza część zebrania, omówiliśmy jeszcze sprawy bieżące. Poinformowałem o moim czerwcowym spotkaniu z Francisem Gabreskim w Jego domu pod Nowym Jorkiem, gdzie ten as lotnictwa wojskowego USA i nasz członek honorowy, złożył dedykacje dla LOTE CZKI i dla Stanisława Szomańskiego w swojej autobiograficznej książce pt. „Gabby pilot myśliwski”, wydanej po polsku w maju br. Zebrani mogli te dedykacje przeczytać.

Przekazałem ponadto informację o uroczystości na Żarze 18 sierpnia nadania Górskiej Szkole Szybowcowej „ŻAR” imienia Adama Dziurzyńskiego. Przypomniałem, że doszło do tego na wniosek naszego klubu. Wydarzeniu temu poświęcimy w całości następną 29 numer biuletynu.

Stanisław Wielgus, mając na uwadze zbliżającą się uroczystość nadania Górskiej Szkole Szybowcowej „ŻAR” imienia Adama Dziurzyńskiego, przytoczył następnie kilka historyjek, związanych z Żarem i jego patronem. Pan Stanisław ma wyjątkowy dar opowiadania, toteż zebrani słuchali Go z wielkim zainteresowaniem. Było sporo śmiechu! Włodek Ruśkiewicz przypomniał z kolei przygodę Pana Stanisława z Leszna sprzed kilkudziesięciu lat, kiedy to podczas Jego przelotu na „Zefirze-2” uległo uszkodzeniu usterzenie ogonowe, powodując trudności w sterowaniu szybowcem. Stanisław Szomański powrócił we wspomnieniach do okresu przedwojennego, kiedy to latał w

Ausztagirach pod Wilnem. Opowiedział o swej komicznej przygodzie, związanej z wypadkiem na szybowcu znanej pisarki Marii Kann. Wspomniał również o swych lotach na Sokolej Górze pod Krzemieńcem, gdzie w tym samym czasie latała córka Marszałka – Jadwiga Piłsudska. Tadeusz Dobrociński poinformował zebranych o swym projekcie, dotyczącym Kaplicy Matki Bożej Loretańskiej, Patronki Lotników na Gądowie Małym. Chciałby, aby ta kaplica przyjęła bardziej lotniczy charakter.

Francis S. Gabreski

Gabby

PILOT MYŚLIWSKI

To members of Klub Lotniczy
Loteczka Wrocław
with best wishes
God Bless! "Many
happy landings"
Gabby Gabreski

Oficyna Wydawnicza ECHO

Nastał wreszcie czas dla Staszka Sójki, który po obdarowaniu przez brata Jana bukietem kwiatów, zaprosił zebranych do tego tajemniczego. Wkrótce pojawiły się na nim przepyszne kielbaski i pączki. Gdy kielichy napelniono szampanem, salą wstrząsnęło gromkie STO LAT. Po licznych toastach bohater dnia podzielił się z kolegami swoimi wspomnieniami, które niżej przytaczamy:

„8 lipca minęło 50 lat od mego pierwszego samodzielnego wylotu. Z tego powodu jestem dumny i szczęśliwy a jednocześnie pełen wewnętrznych rozterek. 50 lat to szmat czasu. Poza tym za wolantem lub z drążkiem w ręce już prawdopodobnie nie będę siedział. Takie jednak jest życie i z tym smutnym faktem trzeba się pogodzić. Najważniejsze dla mnie w tej początkowej i dalszej historii mego lotniczego życia jest mimo wszystko to, że mogłem latać przez 44 lata, że mogłem wykonywać ten zawód, który był dla mnie wszystkim.

Mogę za to podziękować w zasadzie tylko jednemu człowiekowi, który tu z nami siedzi. Będę Mu za to wdzięczny do końca mojego życia.

Oto jak to było, jak to wyglądało.

Jest rok 1951. Centrum Wyszkolenia Lotniczego, Długa Wieś pod Wrocławiem. Szkolenie lotnicze prawie 90 uczniów toczyło się tam w rytmie wojskowym: oprócz instruktorów, którymi kierował szef wyszkolenia, byli dowódcy klucza i eskadr

Na pierwszy samodzielny lot wyleciałem bez większych problemów. Następnym zadaniem po samodzielnym kregach były

loty do strefy. Przed przystąpieniem do nich trzeba było zdać egzamin. Ten lot kontrolny wykonywało się z dowódcą klucza lub z instruktorem wyznaczonym do tego przez komendanta.

Po wykonaniu 21 lotów samodzielnych poleciałem na 2 loty kontrolne z jednym z dowódców klucza. Po ich wykonaniu w mojej książce roboczej znalazła się taka uwaga: „Ląduję po wędkarsku. Ocena – 3”

Taki stopień dyskwalifikował kandydata do dalszego szkolenia. Wielu kolegów z tego powodu opuściło Długą Wieś i wyjechało do domu. Mój nieodżałowanej śp. instruktor Wolek nie mógł się z moją oceną pogodzić i poszedł do komendanta, Pana Wacława Koziełskiego. Trudno mi dziś domniemywać, o czym oni sobie wtedy pogadali. Gdy już jednak byłem prawie spakowany przed popołudniowym wyjazdem do domu, przybiegł goniec z hangaru, gdzie urzędowało kierownictwo, by poinformować mnie, że mam wsiąść do PO-2, bowiem polecę na lot kontrolny. Poszedłem w stronę hangaru, instruktor Wolek pomógł mi zająć miejsce w drugiej kabinie i zanim odszedł powiedział, że będzie wszystko dobrze.



Mistrz Wacław i uczeń Staszek 50 lat później.

Spojrzałem w jego stronę i widzę, że w kierunku samolotu idzie człowiek, któregośmy się wszyscy bali, ale w sposób, który określię jako „wychowawczy”. Wsiadł do przedniej kabiny, odwrócił się i zapytał, pokazując palcem kierunek:

- „Widzisz ten komin? Po wystartowaniu polecisz jak najniżej w jego kierunku, okrążysz go i zawrócisz na lotnisko”.

Śpiewny akcent Jego głosu pamiętam jeszcze dziś. Po wystartowaniu bałem się lecieć nisko. Co to jest nisko? Dla mnie było to jakieś 15 – 30 metrów nad ziemią. Ciągłe czułem odpychanie drążka. Jakoś do tego komina doleciałem i po jego okrążeniu nabrałem przed lotniskiem wysokość 300 metrów, wykonałem krąg i wylądowałem. Drugi krąg, w którym specjalnego udziału nie brałem, był bardzo niski. Dopiero na prostej usłyszałem komendę ląduj!

Wylądowałem. Egzaminator bez słowa wyszedł z samolotu a ja poszedłem do swego instruktora. Po pewnym czasie instruktor Wolek przyszedł z moim dzienniczkiem, w którym były oceny z egzaminu – za lot – dobrze, za oba lądowania – piątki!

Tym sposobem zostałem w lotnictwie przez 44 lata. Nikt już nigdy mnie nie dyskwalifikował.

ZA TO WACŁAWIE JESZCZE RAZ SERDECZNE „BÓG ZAPŁAĆ”! Jest ważne dla mnie nie tylko to, że mogłem latać. Twój „kruczek” metodyczny, któryś zastosował wtedy jeszcze jako porucznik Koziełski, stosowałem później przez wiele lat w swej praktyce instruktorskiej. Ta metoda zawsze była skuteczna. Również za to dziękuję.

Wspominając tych, którym zawdzięczam dotarcie do swego pierwszego samodzielnego lotu, ze smutkiem muszę stwierdzić, że prawie wszyscy już nie żyją. O ile wiem, z dziesięciu instruktorów żyje tylko dwóch. Nie żyją wszyscy dowódcy klucza i kierownik lotów. Spośród tych, którzy wyszkolili się na turnusie w roku 1951 i kontaktują się ze sobą zostało nas już tylko dwóch.

Na koniec odpowiem, dlaczego tak bardzo związałem się z **LOTECZKA** i dlaczego pobyt i współudział w pracach i w działalności klubu sprawia mi taką radość.

Po pierwsze, namówił mnie do tego Staszek Błasiak. Powód drugi związany jest z moim wypadkiem, związanym z utratą nogi. Wówczas leżałem przez pół roku w szpitalu we Wrocławiu. W tym samym dniu, kiedy to późnym wieczorem przywieziono mnie stamtąd do domu w Lubinie i kiedy jak wrak siedziałem w fotelu myśląc, co ze mną będzie w przyszłości, usłyszałem dzwonek do drzwi. Tego dnia śnieżyca była okrutna. Myślę sobie, komu się chce opuszczać swoje mieszkanie w takich warunkach? Żona poszła otworzyć i po chwili, pamiętam, wchodzi człowiek z olbrzymią ośnieżoną brodą. Zabij mnie, nie wiem, kto to jest! Ale, gdy się odezwał, poznałem Go natychmiast. To był Józko Bujak. Za nim wszedł Jurek Blitz i Achil Rudnik. I jeszcze dwóch wrocławian, których – na Boga – nie mogę sobie przypomnieć. Podejrzewam, że jednym z nich był Jasiu Baran, ale tego nie jestem pewny.



W „Orlim Gnieździe” 14 sierpnia 2001

Początek mego lotniczego życia jest związany z Wrocławiem i tym, co w tym mieście się działo. Drugi etap, związany z Wrocławiem miał miejsce wtedy, gdy większość znajomych spisała mnie już na straty. Wtedy we Wrocławiu znaleźli się ludzie, którzy pomogli mi wrócić do latania. Pierwszymi, którzy włąli na mnie jakąś kropelkę nadziei, byli znowu wrocławianie. Ich namowom, poradom i więcejemu z nich optymizmowi zawdzięczam to, że po wypadku, chyba jako jeden z nielicznych z taką kontuzją, wróciłem do latania i wylatałem jeszcze 2200 godzin. Pokochałem Dromadera i Kruka, na których najwięcej latałem w owym okresie. Dlatego w wieczornych rozmyślaniach stale wracam pamięcią do Wrocławia. Temu miastu i ludziom z Wrocławia najwięcej zawdzięczam.

ZA TO IM JESZCZE RAZ PUBLICZNIE SERDECZNIE DZIĘKUJĘ.”

Wystąpienie Staszka przyjęto owacyjnymi brawami. Długo jeszcze oddawano się wspominkom w niezwykle serdecznej atmosferze. Czas płynął tak szybko, że nie zdążyliśmy skosztować zamówionych przez gospodarza wieczoru lodów i wypić kawy bądź herbaty.



6 diamentów – bracia Jan i Stanisław.

Podczas spotkania znakomici goście: **Jan Sójka**, **Jerzy Kubaczewski** i **Mieczysław Bakos** wypisali zgłoszenia do LOTE CZKI. Z pewnością zostaną jej członkami na zebraniu wrześniowym, po pozytywnym zaopiniowaniu przez zarząd klubu. Jan Sójka wspominał przy okazji, że lotniczą drogę miał łatwiejszą od starszego brata. Przykładowo, do pierwszego samodzielnego lotu na Jaku 18 wypuszczał go instruktor Tadeusz Szymczak. Po wykonaniu z nim jednego dziewiczego lotu wysiadł z kabiny. Jan myślał, że jego instruktor się czymś zdenerwował, bo coś źle zrobił. On jednak powiedział:

- Tylko mi nie „spieprz” Staszka firmy! I tak Jan poleciał samodzielnie po jednym „dublu”! (W książce pilota samolotowego ma jednak zapisane, że wykonał ich 10).



Niezrównany gawędziarz Stanisław Wielgus w akcji.

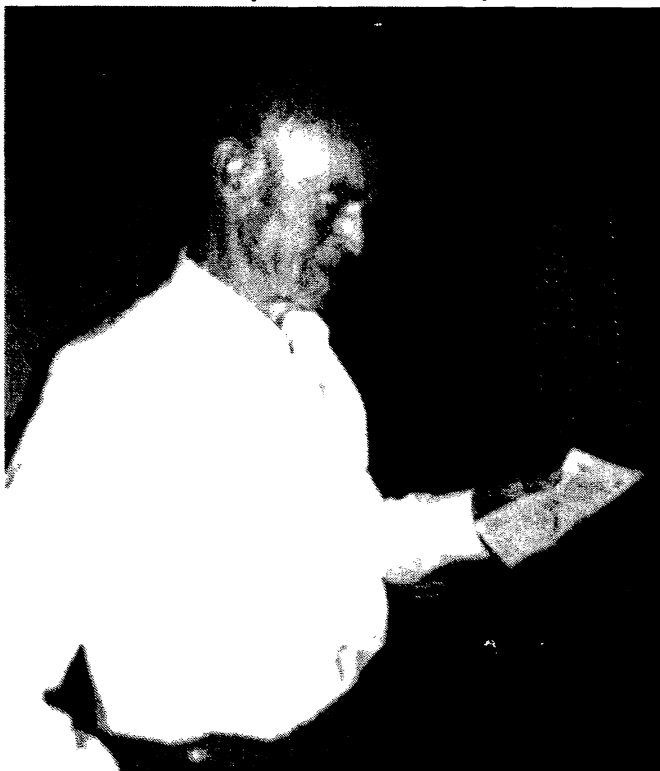
Na koniec, zanim opuściliśmy lokal, wykonaliśmy jeszcze zdjęcia, które dla trwalszego zachowania w pamięci tego miłego spotkania zamieszczamy w niniejszym biuletynie.

Stanisław Błasiak

KANDYDACI NA CZŁONKÓW LOTE CZKI

Oprócz wymienionych wyżej kandydatów wpłynęły dalsze dwa zgłoszenia niezwyklej ludzi lotnictwa. **Pierwszym z nich jest sam TADEUSZ GÓRA!**

Od dawna marzyłem o nawiązaniu z Nim kontaktu. Nie jest to łatwe, bowiem Pan Tadeusz, mieszkający w Świdniku, większość roku, od wczesnej wiosny do późnej jesieni, spędza nad jednym z jezior Pojezierza Łęczyńskiego. Pisemną ofertę wstąpienia do LOTE CZKI tego legendarnego pilota wysłałem przed oczekiwanym spotkaniem na Żarze. Tam właśnie 18 sierpnia Pan Tadeusz wypełnił deklarację zgłoszenia. Nie wątpię, że wkrótce zostanie On naszym członkiem honorowym.



Tadeusz Góra z deklaracją członkowską, Żar 18 sierpnia 2001.

Wysłałem również zaproszenie do Pana **Zenona Chwaliszewskiego**, podopry Bydgoskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. Jego działania w kierunku przybliżenia społeczeństwu ludzi lotnictwa i jego historii są imponujące. Na tym polu współpracuje On z naszym klubem od kilku lat. Zgłoszenie Pana Zenona na członka LOTE CZKI przysłał On z datą 1 września br. **Witam Go serdecznie w naszym klubie wraz z Tadeuszem Górą, Mieczysławem Bakosiem, Jerzym Kubaczewskim i Janem Sójką!**

Stanisław Błasiak

TADEUSZ GÓRA

Urodzony 19 stycznia 1918 roku w Krakowie. Rodzice: Bronisława z Wiszniewskich i Jan Góra, urodzony również w Krakowie, uczestnik walk w Legionach, później oficer 20 Pułku Piechoty w Krakowie w stopniu kapitana, przeniesiony następnie do 53 Pułku Piechoty Strzelców Kresowych w Stryju. Tam Tadeusz rozpoczął naukę w szkole powszechnej. Z kolei ojciec jego otrzymał przeniesienie do 9 Pułku Piechoty Legionów w Zamościu, gdzie Tadeusz ukończył 4 klasę szkoły powszechnej i w 1929 roku został uczniem pierwszej klasy gimnazjum im. Hetmana Jana Zamoyskiego. Po roku nauki w gimnazjum wraz z rodzicami powrócił do Stryja, gdzie ojciec objął stanowisko inspektora Straży Granicznej. Tadeusz ukończył w Stryju 2 i 3 klasę gimnazjum, a następnie - po przeniesieniu ojca w 1932 r. do Straży Granicznej w Nowym Targu - uczył się tam do 4 klasy gimnazjum. W Nowym Targu po raz pierwszy znalazł się w powietrzu jako „okazjonalny” pasażer, podczas odbywającego się tam zlotu sportowych awionetek. W 1933 r. ojciec przeszedł na emeryturę i osiadł wraz z rodziną w Wilnie. Tam na przełomie 1933/34 Tadeusz wstąpił do Aeroklubu Wileńskiego i zapisał się na teoretyczny kurs szybowcowy. 24.06.1934 r. wraz z 20 kolegami rozpoczął szkolenie praktyczne na szybowisku Grzegorzewo k/Wilna. Szkolił się na szybowcach „Wrona” i „CWJ”, uzyskując podkategorie A i B. Intensywne latanie było przyczyną powtarzania szóstej klasy gimnazjum i zdawania eksternistycznie tzw. „małej matury”.

W 1935 r. uzyskał w Bezmiechowej podkategorię C. W następnych latach każde wakacje spędzał latając w Bezmiechowej. Miał zamiar wstąpić do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie i w związku z tym w 1936 r. w ramach PW Lotniczego rozpoczął w Łucku szkolenie w pilotażu samolotowym.

13 maja 1937 r. wykonał w Bezmiechowej lot na długotrwałość, utrzymując się w powietrzu na szybowcu „Komar” przez 18 godzin. W sierpniu tego samego roku, startując na szybowcu SG - 3 bis wygrał V Krajowe Zawody Szybowcowe w Inowrocławiu.

18 maja 1938 r. wykonał na szybowcu PWS - 101 (nr rej. SP - 1004), przelot z BEZMIECHOWEJ do SOLECZNIK MAŁYCH k/ Wilna, pokonując odległość **577,8 km**. Za ten wyczyn jako pierwszy pilot na świecie otrzymał **MEDAL LILIENTHALA**, przyznany mu przez FAI 7.01.1939 r.

Wiosną 1939 r. startując na szybowcu PWS - 101 w Międzynarodowym Zlocie Szybowcowym we Lwowie (konkurs ISTUS) zajął II miejsce. W tym samym roku wykonał na szybowcu „Orlik” przelot docelowy z Polichna k/Kielc do Bydgoszczy - **304 km**

W okresie przedwojennym latał też na samolotach m.in. Hanriot-28, RWD-8, MN-5, PZL-5, BM-4, RWD-10, RWD-13, RWD-17, Praga Bebi, motoszybowcu „Bak”.

W miesiącach wakacyjnych 1939 r. latał jako pilot holujący na szybowisku Polichno w Kieleckim. Tam zastał go wybuch wojny. Ewakuował się wraz z innymi samolotem RWD-8 i dotarł do Łucka, gdzie po wkroczeniu wojsk radzieckich został zatrzymany. Udało mu się zbiec i przedostać do Włodzimierza Wołyńskiego. Dotarł do Równego i tam radziecki komendant miasta wydał mu przepustkę na powrót do rodziców w Wilnie. W okresie października i listopada pracował w zakładach naprawczych. Później wyruszył do Kowna, gdzie po 3 tygodniach oczekiwania (w działającym jeszcze konsulacie polskim) otrzymał paszport, a następnie uzyskał wizę na wyjazd do Francji. Do Rygi dotarł pociągiem, później samolotem do Sztokholmu, skąd norweskim statkiem dopłynął do Newcastle w Szkocji. Po tygodniu pojechał do Francji z zamiarem wstąpienia do lotnictwa Armii Polskiej gen. Sikorskiego. Wobec załamania się frontu, z bazy w Lyonie w stopniu szeregowego ewakuował się na powrót do Anglii.

26.08.1940 r. otrzymał przydział do brytyjskiej jednostki lotniczej - AACU nr 2. Pierwszy lot na samolocie „Magister” (nr L.8052) wykonał 3.09.1940 r. z sierż. intr. Goy. W czasie szkolenia latał na samolotach: „Magister”, „Queen Bec”, „Sward Fish”, „Fairrey Battle”, „Sharc”, „Hector”, „Harward”. Szkolenie doskonalące przeszedł w OC Training Wing 61 OTU w Heston.

Po przydzieleniu w stopniu angielskiego sierż. pil. (polskim: starszy szeregowy) do 316 polskiego dywizjonu myśliwskiego RAF, latał na samolotach „Hurricane” (pierwszy lot 14.10.41 r. na samolocie nr Z-27507) i „Spitfire-V”. 18.11.1941 r. wykonał

pierwszy lot bojowy – „patrol over convoy” – w składzie dywizjonu, którym dowodził wówczas Aleksander Gabszewicz (późniejszy generał).

18.12.1941 r., w locie trwającym 1 godz.45 min., po raz pierwszy znalazł się nad okupowaną Francją, a 10.04.1942 r. zaliczono mu uszkodzenie w powietrznym pojedynku pierwszego samolotu FW-190.

3.06.1942 r. uzyskał nad Le Havre pierwsze pewne zwycięstwo, zestrzeliwując samolot FW-190.

Od 11.01. do 26.03.1943 r. przebywał w Szkole Podchorążych Piechoty i Kawalerii Zmotoryzowanej w Szkocji i po jej ukończeniu został awansowany na porucznika.

13.05.1943 r. zniszczył w walce samolot Me-109 G.

27.08.1943 r. zestrzelił drugi samolot Me-109.

4.09.1943 r. podczas eskorty bezpośredniej formacji amerykańskich „latających fortec” nad Lille, w pojedynku z samolotem rozpoznawczym jako **FW-190** uzyskał „probable destroyed” (prawdopodobne zniszczenie). Po wojnie w wyniku weryfikacji danych o stratach niemieckich stwierdzono, że był to samolot

Me-109 i zaliczony został jako „zniszczony na pewno”.

Dywizjon 316 przebrojono z samolotów „Spitfire-V” na „Mustangi” i ppor. Góra pierwszy lot na tym typie samolotu wykonał 20.04.1944 r. Po zakończeniu kolejnej tury lotów bojowych i odpoczynku powrócił do 316 dywizjonu, obejmując dowództwo eskadry. Operując na „Mustangu” w okresie od czerwca do października 1944 r. zniszczył z powietrza dwie lokomotywy w okolicy Bremy, a następnie uszkodził niemiecką łódź podwodną.

Ostatni lot operacyjny (49) wykonał 22.10.1944 r. nad wyspą Helgoland, a ostatni lot w Angli na samolocie „Mustang” 14.11.1946. Latał też na samolotach „Hellcat-II” i „Corsair-IV”. Zdemobilizowany w stopniu polskiego porucznika i angielskiego kapitana. W 1945 r. otrzymał Krzyż Srebrny Orderu Virtuti Militari i po raz trzeci Krzyż Walecznych. Odznaczony był też brytyjskimi „1939 – 45 Star”, „Air Crew Europe Star & Clasp”, „Defence War Medal 1939 – 45”. Ogółem wykonał na samolotach bojowych 883 loty w łącznym czasie 1062 godz. 20 min. Zaliczono mu 59 skutecznych strzelań do celów powietrznych, 17 do celów ziemnych i 12 przechwyceń.

Do kraju powrócił w 1948 r., rozpoczynając pracę instruktora w Szkole Szybowcowej Zar k/Zrywca, a następnie szefa wyszkolenia. Jako trzeci pilot w Polsce otrzymał 25.03.1949 r. ZŁOTA ODZNAKE SZYBOWCOWA (warunki: przelot 577,8 km Bezmiechowa – Soleczniki Małe – 18.05.1938, przewyższenie 3.602 m Jelenia Góra – 1.11.1948). 4.12.1953 r. uzyskał uprawnienia pilota doświadczalnego II klasy i był oblatywaczem w Instytucie Szybownictwa w Bielsku-Białej, a następnie do 1957 r. szefem wyszkolenia Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, który 3.04.58 r. nadał mu godność członka honorowego. 23.07.1950 r. osiągnął na Żarze przewyższenie 5.038 m, zdobywając ostatni brakujący warunek (dwa spełnił przed wojną: przelot otwarty 577,8 km i przelot docelowy 304 km) do złotej odznaki szybowcowej z TRZEMA DIAMENTAMI, którą otrzymał 15.11.1950 r. jako pierwszy Polak, a drugi pilot na świecie. 25.09.1955 r. nadano mu tytuł Zasłużonego Mistrza Sportu. W 1956 startował w Szybowcowych Mistrzostwach Świata we Francji, zajmując 24 miejsce.

Do służby w lotnictwie wojskowym powrócił w 1957 r. w stopniu kpt.pil. i skierowany został na 3-miesięczny kurs teorii w oficerskiej Szkole Lotniczej w Radomiu, a następnie odbył przeszkolenie w pilotażu samolotów odrzutowych. Otrzymał przydział do 62 pułku lotnictwa myśliwskiego w Poznaniu, gdzie zaczął latać na samolotach MiG-17 (dowódca klucza, eskadry). W 1959 r. odkomenderowany do Modlina na przeszkolenie na samolotach naddźwiękowych MiG-19. W tamtejszym pułku (w stopniu kapitana) był szefem strzelania powietrznego.

W okresie służby w wojsku nie zaniechał latania na szybowcach. W 1962 r. mjr pil. T. Góra został mistrzem Polski, zwyciężając na szybowcu „Mucha – Standard” w XVII Mistrzostwach w Lesznie. Po wojnie wykonał na szybowcu „Foka” swój najdłuższy przelot – od zachodniej granicy Polski do Hrubieszowa – 630 km, poprawiając własny, przedwojenny rekord nagrodzony Medalem Lilienthala.

Na samolotach odrzutowych latał w wojsku aż do wypadku na MiG-19 (nr boczny 739) w dn. 30.06.1960 r., godz. 11.56 (przerwanie pracy jednego silnika, uszkodzenie drugiego, zakończenie przymusowym lądowaniem).

Odniesione obrażenia wymagały długotrwałego leczenia i operacji, po której ze względu na stan zdrowia został w 1972 r. zwolniony z wojska w stopniu ppłk pil. I klasy.

W 1977 r. rozpoczął w Świdniku szkolenie na śmigłowcach, w rok później uzyskał uprawnienia instruktorskie. Ostatni lot na śmigłowcu wykonał – mając 69 lat – 1.06.1987 r. W „PZL - Świdnik” pracował jako instruktor i kierownik lotów. W okresie od wiosny 1979 r. do jesieni 1981 r. szkolił na śmigłowcach w Libii.

Łączny nalot Tadeusza Góry: ok. 10 tys. godzin (z tego ok. 6 tys. na samolotach, ok. 2.200 na szybowcach i ok. 1.700 na śmigłowcach).

W 80-lecie urodzin – 19.01.1998 r. – Rada Miejska nadała mu tytuł honorowy – „Zasłużony dla Miasta Świdnika”. 18.05.2001 r. na górze Słonne, gdzie przed 63 laty wystartował do przelotu wyróżnionego pierwszym w świecie Medalem Lilienthala, nadano mu godność „Honorowego Mieszkańca Miasta i Gminy Lesko”.

Tadeusz Chwałczyk

WRZEŚNIOWE URODZINY

tych „lotkowiczów”, którzy złożyli deklaracje członkowskie:

- 30, Małgosia Bujak ,
- 15, Mirosław Hermaszewski, 60 lat!,
- 18, Krzysztof Kaczanowski, 70 lat!,
- 14, Jerzy Kubaczewski, 74 lata,
- 2, Marysia Popiołek,
- 28, Kazimierz Rasiej, 75 lat!,
- 12, Janusz Żurakowski, 87 lat.

Wszystkim Jubilatowi tu wymienionym, jak i pozostałym oraz wrześniowym Solenizantom redakcja biuletynu składa najserdeczniejsze życzenia pomyślności!

Stanisław Błasiak

REJESTRACJI CIĄG DALSZY

Przypomnijmy, że wpis **LOTECZKI** do rejestru stowarzyszeń nastąpił 30 listopada ubiegłego roku na skutek następującego wniosku:

Komitet Założycielski organizacji pod nazwą Klub Lotników "LOTECZKA"	Wrocław 15 09 2000r
MAD OBRĘCZOWY Sekcja rejestrowa ul. Sądowa 1, skr. pocz. 1700 50-920 WROCLAW tel. 37-04 250	Sąd Wojewódzki Sekcja rejestrowa WROCLAW ul. Sądowa 1
skasowano opłatę w znakach sądowych w kwocie 305	Wniosek
Wrocław, dnia 30.09.2000r.	Działając zgodnie z Ustawą z dnia 7 kwietnia 1989r "Prawo o stowarzyszeniach", Dz.U.nr 20 poz.104 z późniejszymi zmianami, niżej podpisany Komitet Założycielski wnosi o zarejestrowanie organizacji pod nazwą: Klub Lotników "LOTECZKA" .
Tymczasowy adres siedziby Klubu . 54-239 WROCLAW ul. Wejherowska 5/4	
W załączeniu wniosku przedstawiamy: 1. Statut Klubu Lotników "LOTECZKA" 2. Listę założycieli. 3. Protokół z zebrania i wyborów Komitetu założycielskiego.	
Komitet założycielski:	
Zbigniew GAJEWSKI zam.54-239 Wrocław ul. Wejherowska 5/4	
Stanisław BŁASIAK zam. 54-206 Wrocław ul.Legnicka 162/3	
Tadeusz JANY zam.52-242 Wrocław ul.Jelcna 42/24	
Edward SOBCZAK zam. 51-144 Wrocław ul Krasickiego 4	
Edward LIGOCKI zam. 50-539 Wrocław ul. Jableczna 26/3	
Jerzy POPIEL zam. 52-222 Wrocław ul.Uczniowska 38	

22 sierpnia br. złożyłem w sądzie jako ostatni członek zarządu wzór podpisu. Teraz czekamy na ostateczną decyzję sądu

Stanisław Błasiak.

ADRES KORESPONDENCYJNY:

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

KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”



Redagują: Stanisław Błasiak, Witold Kęsoń, Wojciech Sankowski.