

Biuletyn Loteczki

numer 3

wrzesień 1999

O PRZYSZŁOŚĆ DLA PRZESZŁOŚCI

Głównym celem naszych pierwszych spotkań przed dwunastu laty było zapewnienie możliwości wspominania wieloletnich, wspólnych lotniczych doznań w miłym gronie przyjaciół i kolegów. Wymienialiśmy poglądy na bieżące tematy i snuliśmy wspólne plany na przyszłość. Realizowaliśmy to organizując comiesięczne pogadanki oraz wyświetlając przeżycia i filmy. Spotykaliśmy się na lotniskach, na zlotach w Oleśnicy i w Mirosławicach, wspólnie lataliśmy i rywalizowaliśmy w konkursach na celność lądowania. Spotykaliśmy się wreszcie przy ogniskach, na imprezach „piwnych” i na wieczorkach klubowych. Niestety, spotykaliśmy się również na cmentarzach, żegnając Kolegów, którzy zamienili naszą ziemską LOTECZKĘ na tę docelową – niebiańską.

Pora pomyśleć o tym, aby wspólne działanie ocalić od zapomnienia. Chcemy więc opracować i opublikować ENCYKLOPEDIĘ LOTNIKÓW DOLNEGO ŚLĄSKA. Praca to na wiele lat dla sporego zespołu ludzi. Można ją początkowo zawężyć do wrocławskich lotników a jeszcze wcześniej do członków LOTECZKI. Takie zadanie jest wykonalne w naszym zespole pod warunkiem wsparcia go przez nas wszystkich. Materiały (teksty, dokumenty, zdjęcia, itp.) prosimy składać do Wojtki Sankowskiego na adres:

ul. Jastrzębia 13 m. 6
53 – 148 Wrocław
tel. prywatny: 338 42 89
tel. w pracy: 360 95 23
e-mail: wojteks@vm.pl

Celem ułatwienia opracowania wspomnień podajemy schemat ich zalecanej zawartości. Oczywiście, można niektóre punkty pominąć, inne rozwinąć. Pozostawiamy to ocenie indywidualnej.

1. **Imię i nazwisko.** – adres zamieszkania, telefon, stan cywilny, imię żony/męża, potomstwo.
2. **Wykształcenie.** – podstawowe/średnie/wyższe/zawodowe, daty, miejsca.
3. **Praca i twórczość zawodowa.** – zawód wykształcony, wykonywany, charakter, daty, miejsca.
4. **Osiągnięcia zawodowe.** – odznaczenia, dyplomy, tytuły, nagrody, wyjazdy zagraniczne, daty, miejsca, piśmiennictwo, publikacje.
5. **Przynależność do organizacji społecznych i politycznych.** – praca społeczna, działalność, osiągnięcia, sport/rekreacja, daty, miejsca.
6. **Kariera lotnicza.** – hobby/zawód/sport/rekreacja/, tradycje rodzinne, początki, motywacja, wykształcenie, tytuły, uprawnienia, licencje, nagrody, odznaczenia, przynależność aeroklubowa, okresy, miejsca.
7. **Osiągnięcia sportowe.** – uczestnictwo w zawodach, reprezentacje klubowe/krajowe/międzynarodowe, tytuły, odznaczenia, daty, miejsca.
8. **Rekordy sportowe.** – rodzaje, wyniki, daty, miejsca.
9. **Inne uprawiane hobby.** – sposoby spędzania wolnego czasu, daty, okresy.
10. **Inne informacje.** – wszelkie własne, indywidualne uzupełnienia.
11. **Data, podpis, miejsce.**

Mile widziane będzie szersze ujęcie w życiorysie wątku lotniczego, uwzględniające ciekawe przeżycia związane z działalnością lotniczą, własne refleksje i przemyślenia, humorystyczne zdarzenia, ale i smutne doznania. Chcielibyśmy, aby nasze opracowania były ciekawe i wnoszące novum do polskiego życia lotniczego. Czekamy więc na odzew!

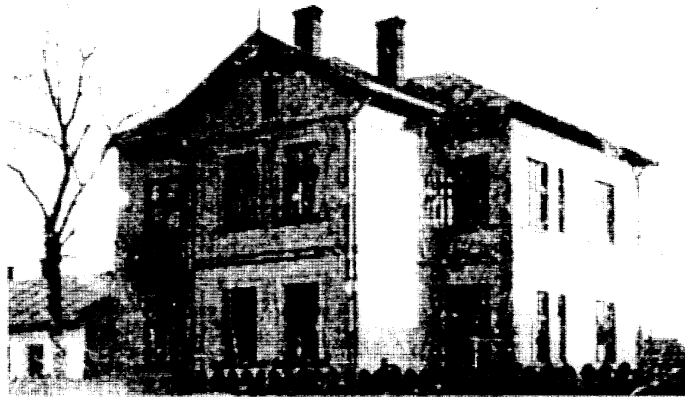
Stanisław Babiarz, Stanisław Błasiak, Zbigniew Gajewski

SKAŁACCY

Piękne nazwisko SKAŁACKI występuje niezwykle rzadko. Rodziną wsią Skalańskich jest Biała koło Tarnopola, w której jeden z nich był sołtysem, inny – Wawrek (Wawrzyniec) – rodzinną legendą. Wszyscy we wsi o nim mówili, choć nikt nie pamiętał go z widzenia.

Dziadek Tadeusza Skalańskiego – Kazimierz był osobą na tyle zamożną, że stać go było na wystanie dwóch synów: średniego – Władysława i najmłodszego – Józefa do tzw. „szkół” w Tarnopolu na naukę. Po skończeniu gimnazjum mechanicznego zostali nauczycielami zawodu. Najstarszy syn – Franciszek pozostał na ojcowiznie, obejmując gospodarstwo rodziców w Białej. Było ono na tyle duże, że Władysław i Józef dostali z niego działki, na których się pobudowali. Oprócz tego dziadek dzierżawił w Białej trzy morgi ziemi ornej, co ułatwiło mu zaopatrywanie rodziny w plody rolne.

Dziadek Kazimierz zmarł w wieku 72 lat.



Dom rodzinny Skalańskich w Tarnopolu

Rodzice Tadeusza Skalańskiego – Władysław i Elżbieta z d. Mandecka poznali się w Lwowie, gdzie Władysław był kreślarkiem na Politechnice Lwowskiej. Tam się pobrali w 1918 roku, tam przyszła na świat ich córka Anna. Po wojnie polsko-bolszewickiej wyjechali do Krakowa. Zamieszkali przy ulicy Kanoniczej 19 u ciotki Elżbiety – Katarzyny Kowalówki. Władysław pracował w Zakładach Mechanicznych Zieleniewskiego.

W tych czasach żyło się ludziom na ogół ciężko. W ciągu kilku lat przeżyli oni dwie wojny, wielu wędrowało za chlebem. Koszty wynajmu mieszkań były tak wysokie, że bardziej się opłacało budować dom. Tak też postąpili Skalańscy, którzy powrócili do Białej. Władysław podjął pracę w szkole w odległym o 3 km Tarnopolu, gdzie szybko doceniono jego talent organizatorski. Wysyłano go do różnych miejscowości, celem budowy nowych szkół. Najpierw został oddelegowany do Kowla, potem do Włodzimierza Wołyńskiego, gdzie 14 kwietnia 1922 roku urodził się Tadeusz. Niedługo cieszyli się spokojem, bowiem w tym rejonie zaczęły się zamieszki. Uciekając z dobytkiem, załadowanym na dwie furmanki zgubili po drodze znaczną jego część. Władysław też zaginął, Elżbieta została sama z dwojgiem dzieci. Odnaleźli się w Tarnopolu. Wkrótce dotknął ich straszliwy cios, bowiem w wieku 7 lat zmarła córka Anna. Mimo to Władysław nie zламаł się. W roku 1925 założył pierwszą modelarnię lotniczą w Tarnopolu. W tym roku przyszedł na świat kolejny syn – Stanisław a w dwa lata później córka Maria. Władysław i Elżbieta postanowili wybudować dom w Tarnopolu na działce przy ul. Niemcewicz 24a. W roku 1929 doprowadzili go do takiego stanu, że mogli w nim zamieszkać. W roku 1936 urodziła się ostatnia córka w rodzinie – Teresa. Tak duża różnica wieku między rodzeństwem wydawała się dla matki rzeczą wstydliwą, przeto uprzedzając bieg wydarzeń wysłano Tadeusza rok wcześniej do Krakowa, gdzie przebywał on w zakładzie wychowawczym księdza Siemaszki. Wrócił stamtąd dopiero na wakacje, gdy Teresa miała już pół roku.

Tadziu od najmłodszych lat miał smykałkę do techniki. Zawdzięczał ją w dużym stopniu ojcu, człowiekiem w równym stopniu bardzo skromnym, dobrym, uczciwym, co i rzetelnym, skrupulatnym fachowcem. Jego najbardziej

ulubionym zajęciem było modelarstwo lotnicze. Poświęcał mu wszystkie wolne chwile. Znikał w modelarni sam bądź z synami na długie godziny. Pieczołowicie budował swoje modele z bambusa, ciętego na wąskie listewki, stosując również cienki papier japoński. Był znanym i cenionym zawodnikiem, działaczem, instruktorem i organizatorem zawodów modelarskich. Synów zabierał na prawie wszystkie zawody, które odbywały się nie tylko w Brzeżanach czy w Czortkowie ale i w Lublinie, Bydgoszczy, Lwowie czy w Katowicach. Osiągał dobre wyniki w tych imprezach, zajmując czołowe miejsca i zdobywając wiele dyplomów. Organizował i prowadził kursy dla nauczycieli szkół podstawowych – przyszłych instruktorów modelarstwa lotniczego. W pracę społeczną wkładał – jako wykładowca – wiele wysiłku, starając się przekazać jak najszerzej posiadaną wiedzę o modelarstwie swoim uczniom. Były to czasy ludzi szanujących się, uczciwych, zapracowanych i dorabiających się w mozołe.

Tadziu, żyjąc w tej atmosferze coraz częściej myślał o prawdziwym lataniu. Chodził w tym czasie do gimnazjum mechanicznego. Ponadto pracował w szlifierni wałów i cylindrów do silników spalinowych w Tarnopolu. Dzięki temu nie narzekał na brak pieniędzy na miejscowe zabawy. Tadziu lubił się bawić i umiał to robić. Zawsze rozpierała go energia, nawet wtedy, gdy w rodzinie był głód a jedynym daniem na obiad była zupa z lebiody, czy barszcz z botwinką. Był odważny. Gdy ruszał z miejsca motocyklem – ten niczym rozwścieczony rumak – stawał dęba. Mama truchlała ze strachu, gdy na pełnym gazie przejeżdżał przez wąską furtkę. Nic zatem dziwnego, że w roku 1937 Tadziu zapragnął na serio zostać pilotem. W tym celu wyjechał do szkoły szybowcowej w Posuchowej koło Brzeżan. Jej kierownikiem był Bolesław Froń, pochodzący z Krakowa. Po nim kierownictwo objął oficer rezerwy, pilot Jerzy Dziubiński, który tuż przed rozpoczęciem wojny został zmobilizowany i wkrótce znalazł się w Anglii. Pomocnikiem instruktora był tam nie kto inny, niż nasz lotczkowiec... KAZIU ROSSA!!!



Władysław Skalański i modelarze L.O.P.P.

Kaziu tak opowiada o szkoleniu Tadzia Skalańskiego: „Tadziu był moim uczniem. Szkoliłem go najpierw na chwiejnicy. Oprócz tego z zamiłowaniem pomagał on w warsztacie przy naprawach szybowców mechanikowi Julkowi Fandorowskiemu. Szybowce były proste, drewniane. Kraksy się zdarzały nierzadko. Wtedy oni je reperowali. Tadziu osiągnął do 1939 roku kategorię B. Szkolił się najpierw na „Wronie” a potem na „Czajce”, która była trochę lepszym szybowcem od „Wrony”, miała bowiem kabinę obudowaną”.

Wybuch II Wojny Światowej zastał rodzinę Skalańskich w Tarnopolu. Najmłodsza siostrzyczka Tadzia – Teresa miała wtedy 3 lata. Pamięcią piwnicę w której się ukryli, o strasznych czarnych ścianach pokrytych pajęczyną. Było zimno i ciemno. Teresa spała w balii z córeczką lokatorki, przykryta pierzyną. Słychać było odgłosy wojny, przemieszczały się wojska. Podczas okupacji to Niemcy, to Rosjanie mieli ochotę zająć dom Skalańskich. Parę razy meble wynoszono, to znów je wnoszono. Niemcy, gdy pojawili się w Tarnopolu, szkołę mechaniczną przysposobili na zakłady naprawy taboru samochodowego. Nauczyciele zostali majstrami a uczniowie czeladnikami. Zarówno Władysław jak i synowie: Tadeusz i Stanisław oraz córka Maria, uczennica szkoły żeńskiej, zostali

tam zatrudnieni. Maria pracowała w biurze jako pomoc w pisaniu.

Z chwilą wybuchu wojny podstawowym problemem dla rodziny stało się zdobycie pożywienia. Głód był prawdziwy. Całe zaopatrzenie ludności spoczywało dosłownie na barkach wiejskich kobiet, które zaopatrywały rodziny w mieście w chleb, mleko, masło, śmietanę, ser i jajka. Niemcy starali się nie dopuścić tych kobiet do miasta. Jeśli którąś złapali, to mleko wylewali a resztę towaru zabierali dla siebie. Najtrudniej było przetrwać tzw. przednówek, gdy brakowało wszystkiego, zwłaszcza mąki, kaszy i ziemniaków.



Władysław Skalacki

Tu właśnie z pomocą przyszedł Tadiusz. Ruszał swym motocyklem do okolicznych wsi ukraińskich, skąd przywoził trochę mąki, kaszy czy grochu. Takie nielegalne wyjazdy można było przypłacić życiem. Dla zwiększenia bezpieczeństwa Tadiusz zabierał w te wyprawy na tylne siedelko swą małą siostrzyczkę Teresę. Do dziś pamięta ona ubogie ukraińskie wsie, ich błotniste drogi, które latem były pełne wyschniętych, głębokich kolein. Chatki, kryte słomą, malowane na biało lub niebiesko, były jednak schludne i czyste. Dla odstraszenia much izby wykładano tatarakiem, który dawał przyjemny zapach. Nawet najbogatsze chaty miały gliniane klepiska, które zawsze pozamiatane i skropione wodą powodowały uczucie przyjemnego chłodu bosych stóp.

Gdy Niemcy zaczęli się wycofywać w 1944 roku, ewakuowali zakład wraz z pracownikami w głąb Niemiec. Matce Tadzia – Elżbiecie i siostrzyczce – Teresie nie pozostało nic innego, niż próbować ucieczki na zachód, w nadziei dotarcia do Krakowa. Niemiecki szofer za dodatkową opłatą (czytaj: łapówką) zamiast pod Kopiec Kościuszki zawiózł je na ul. Łąkową 33 (obecnie Przybyszewskiego) w Krakowie, gdzie mieszkali trzej kuzynowie Tadzia, którzy byli sierotami. W mieszkaniu zrobiło się bardzo ciasno. Śpiący na podłodze na materacach blokowali dojście do ubikacji. Sukcesem rodziny było to, że udało się uchronić ojca Władysława przed wywózką w głąb Niemiec pod pozorem jego zaawansowanego wieku. Pozostał on w Krakowie, gdzie został zatrudniony jako zwykły robotnik w młynie przy ul. Wieczystej. Pierwszym transportem zabrano natomiast do Niemiec Stanisława i Marię. Matka Elżbieta zachorowała w Krakowie ciężko na serce. Marii udało się

przyjechać do Krakowa na urlop. Chciała zostać z rodziną. Przyszło jednak Gestapo i w ciągu 24 godzin musiała wrócić do Niemiec.

Tadiusz drugim transportem został wywieziony do Wrocławia. Z tym miastem został związany nie tylko do końca wojny, ale i na całe życie. Tu przeżył całe oblężenie „Festung Breslau”. Ciekawym epizodem była jego ucieczka z kolumny Polaków, eskortowanych przez Niemców. W pewnym momencie pod pozorem konieczności załatwienia potrzeby osobistej ściągnął on spodnie i pędem ruszył w ruiny. Gdy kolumna go minęła naciągnął spodnie i znając miasto dobrze ruszył do znajomego.



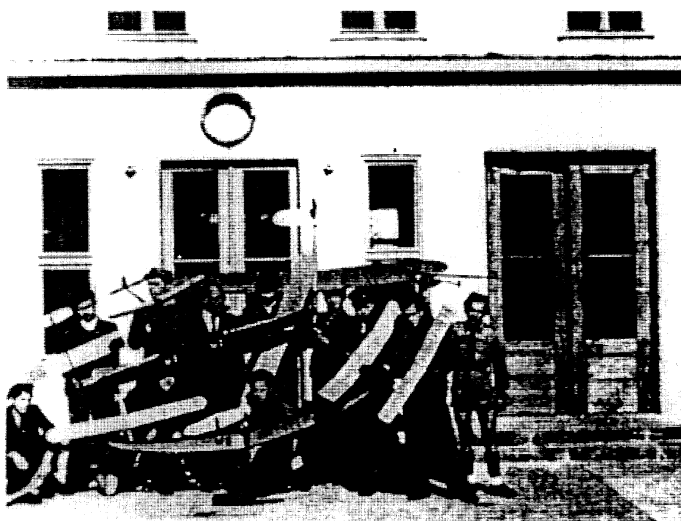
Pierwsza Komunia Św. Tadzia Skalackiego

Okres życia Tadzia podczas wojny jest dość tajemniczy. Nie chciał o nim mówić w rodzinie, zwłaszcza, że krótko po zakończeniu wojny zaczął się czas szukania wrogów władzy „ludowej”. Na tej fali został zadenuncjowany przez znajomego w roku 1949, co skończyło się 10 miesięczną odsiadką w obecnej szkole łączności przy ul. Bosaka-Haukego. Tadiusz zaś, będąc w pewnym okresie wojny zatrudniony w Generalnej Guberni jako kierownik niemieckiego dygnitarza, woził nie tylko jego, ale i ...granaty, broń i różne dokumenty dla podziemia, prawdopodobnie dla AK. W latach powojennych nie był to powód do chwały.

Pan Władysław po skończeniu wojny wrócił do szkolnictwa, podejmując pracę w szkole przemysłowej przy Alei Mickiewicza w Krakowie. Do kraju wrócił z Niemiec jego córka Maria. Ciesząc się z zastania rodziny przy życiu, została tu na stałe. Natomiast Stanisław czekając na wieści z Polski zdążył się ożenić i pozostał w Niemczech, zachowując po dzień dzisiejszy polskie obywatelstwo, podobnie jak Maria, która w 1956 roku wyszła za mąż za Serba i wyjechała do Jugosławii.

Pana Władysława los związał na pewien czas z Wrocławiem, bowiem ... znów była potrzeba uruchamiania szkoły przemysłowej – Gimnazjum i Liceum Mechanicznego. Skalacki zamieszkał przy ul. Kościuszki 173. Pan Władysław nie byłby sobą, gdyby we Wrocławiu nie uruchomił pierwszej w mieście modelarni lotniczej. Dokonał tego w siedzibie organizacji YMCA przy ul. Kołłątaja, gdzie mieści się obecnie Młodzieżowy Dom Kultury. W ten sposób został on twórcą i

pierwszym instruktorem modelarskim w Aeroklubie Dolnośląskim. Po uruchomieniu modelarni i szkoły wrócił do Krakowa, gdzie nie tylko założył modelarnię lotniczą, ale i opracował i opatentował wzór urządzeń do smarowania tłoków bez pierścieniowych w silnikach modelarskich. Wykonał ponadto piękne silniki do modeli latających. Zawodowo pracował na Akademii Górniczo-Hutniczej jako tzw. „złota rączka”. Umiał rzeczywiście wszystko. Na przykład w roku 1957 skonstruował i wykonał praktykę mechaniczną, którą rodzina wykorzystywała przez wiele lat. Miała ona konstrukcję metalową o ściankach wypełnionych bakelitem. Cynkowy bęben poruszał się w środku w dwie strony ruchem wahadłowym. Wewnątrz był bakelitowy krążek z dwoma drążkami.



Władysław Skatacki i modelarze na Gądowie

W roku 1957 pan Władysław został wysłany na emeryturę. Bardzo się tym zmartwił, bo praca była dla niego wszystkim. Dostał jeszcze pracę na pół etatu na AGH. Od pewnego czasu chorował na serce. Spacerował wolno z lewą ręką położoną na piersi i z kciukiem zatkniętym w wykrój pachy kamizelki. 21 czerwca 1958 roku wydał za żonę najmłodszą córkę Teresę i przeszedł na pełną emeryturę. Nie zdążył podjąć pierwszej emeryckiej wypłaty, gdy dopadł go w domu zawał. Lekarz z pogotowia ratunkowego powitał z uśmiechem i z zażenowaniem, że DO NIEGO musiała przyjechać o piątej nad ranem. W szpitalu leżał pogodny i zadowolony, niczego nie wymagający. Gdy rodzina pytała go, gdzie są kolejni pacjenci, którzy byli tu jeszcze wczoraj, odpowiadał z uśmiechem: „Poszli pilnować koksu”. (Kostnica była w pobliżu kotłowni, opalanej koksem).

15 sierpnia 1958 roku rodzina zastała jego łóżko puste. Też „poszedł pilnować koksu”. Zmarł z uśmiechem na twarzy po wykonaniu wszystkiego, co w życiu mógł wykonać. Modelarstwu lotniczemu poświęcił 33 lata życia. Swoją fachowością, zdolnościami i pracowitością, jak również życzliwością dla kolegów i swego otoczenia pozostanie wzorem postępowania dla ludzi lotnictwa.

Jego żona Elżbieta zmarła 31 sierpnia 1981 roku. Oboje są pochowani w Krakowie.

Tadeusz od pierwszych dni po oswojeniu szukał we Wrocławiu wszystkiego, co miało związek z lotnictwem. Z tego pionierskiego okresu pamięta go dobrze założyciel Aeroklubu Dolnośląskiego (od 1947 r. – Wrocławskiego) Stanisław Szomański, do którego zgłosił się on na lotnisku Gądów Mały. Wkrótce razem działali przy jego uruchamianiu. Tadeusz pracował z wielkim zapałem przy odgruzowaniu pola wlotów oraz przy czyszczeniu i remoncie hangaru. Znał się na wszystkim. Był mechanikiem lotniczym, kierowcą, wyciągarkowym i ściągarkowym. Linę ściągarkową ściągał własnym motocyklem marki DKW.

Na tym lotnisku zastał go również Kazimierz Rossa, który w Aeroklubie Dolnośląskim został najpierw instruktorem a następnie szefem wyszkolenia. Tak go wspomina:

„Tadzia spotkałem ponownie dopiero po wojnie we Wrocławiu na lotnisku w 1946 roku. Często odwiedzałem go w jego mieszkaniu. Miałem wtedy samochód zwany „Błękitną Strzałą”, dwuosobowy z dodatkową klapą z tyłu dla trzeciego pasażera, będący „składakiem”: podwozie polskie

PZiZ, karoseria Fiata. Był to samochód znany na lotnisku. Pamiętają go jeszcze zapewne: Stasiu Szomański, Stasiu Luszpiński czy Jurek Popiel. Tadziu mi go utrzymywał w sprawności: zmieniał olej, dolewał benzyny, konserwował, a gdy było trzeba, to i reperował. Założył też do niego czterobiegową skrzynię biegów. Samochód ten sprzedałem klientowi z Wałbrzycha w pewien czwartek roku 1950. Dwa dni później miałem od niego kupić „Opla Kadeta”. W przeddzień transakcji zadzwonił do mnie, że przyjedzie nim w poniedziałek. W niedzielę nastąpiła wymiana pieniędzy. W ten sposób zrobiłem „interes życia”. Zostałem z furą pieniędzy, do której musiałem jeszcze sporo dokończyć, żeby kupić motocykl marki SHL, który był mi niezbędny do dojazdu na lotnisko, bowiem komunikacja miejska jeszcze tam nie docierała. Tadziu w tym czasie też miał ciekawy samochód marki „Adler” a później wiele innych, różnych marek.

Tadziu wyszkolił się na samolotach w Ligotce Dolnej w roku 1947. Mielśmy wspólną zabawną przygodę podczas XI Krajowych Zawodów Lotniczych. Startowaliśmy na samolocie CSS-13. Ja byłem pilotem a Tadziu obserwatorem. Z tej racji nie miał on drążka, który - jak się okazało - bardzo by się przydał. Oto przy dolocie do Białegostoku urwał mi się orczyk, co pozbawiło mnie możliwości używania steru kierunku. Musieliśmy obaj sterować podczas lądowania: Tadziu - orczykami, ja - drążkiem. Mechanicy naprawiali orczyk dwie godziny, przez co nie zdążyliśmy na punkt kontroli czasu w kolejnej konkurencji i w efekcie zamiast zwycięstwa skończyliśmy zawody na 12 miejscu.

Tadziu był bardzo porządnym człowiekiem a dla mnie prawdziwym przyjacielem. Znał się przecież jeszcze sprzed wojny a to coś znaczy!”

Tadeusz był dwukrotnie żonaty. Z pierwszego małżeństwa z żoną - Marią wywodzą się trzej synowie: Andrzej, Wiesław i Zdzisław, z drugiego, z Heleną - córka Grażyna.



Tadzio Skatacki przy CSS-13

Tadziu nie tylko pracował na lotnisku, ale i dużo latał, zarówno na szybowcach, jak i na samolotach: zawodniczo i

usługowo. Hołował szybowce, „wyrzucal” skoczków spadochronowych.



Rodzice Tadzia – Elżbieta i Władysław Skalaccy

Przebieg pracy zawodowej Tadeusza w okresie powojennym jest następujący:

- w latach 1946 – 1953 był pilotem i pracownikiem technicznym w Aeroklubie Dolnośląskim i Wrocławskim,
- w latach 1954 – 1989 pracował zawodowo jako pilot II klasy w lotnictwie gospodarczym, w tym w Lotniczym Zespole Usług Gospodarczych we Wrocławiu oraz w Zespole Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu,
- od 1 grudnia 1960 roku do 31 marca 1995 roku był zatrudniony w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu na różnych stanowiskach, m.in. jako technik konserwator aparatury medycznej i urządzeń do badań psychotechnicznych, magazynier i konserwator urządzeń w komorze niskich ciśnień.

W latach 1950-1951 ukończył sześciomiesięczny kurs dla kandydatów na instruktorów samolotowych w Centrum Wyszkożenia Lotniczego we Wrocławiu.

W okresie aktywności zawodowej w latach 1946 – 1989 przebywał w powietrzu:

- na samolotach – 7820 godzin,
- na szybowcach – 962 godziny 30 minut.

Był pilotem szybowcowym I klasy. Zdobył złotą odznakę szybowcową nr 54 z dwoma diamentami. Posiadał licencję nr 1278. Będąc aktywnym członkiem Aeroklubu Wrocławskiego od chwili jego powstania do roku 1979 był wielokrotnie odznaczany, m. in. „Złotą Odznaką Za Zasługi dla Aeroklubu Polskiego”.

Tadziu posiadał również patent sternika motorowodnego.

Od chwili naszego pierwszego loteckowego spotkania w roku 1987 bywał często na naszych różnych imprezach, dopóki zdrowie mu na to pozwalało. W połowie lat dziewięćdziesiątych czuł się coraz gorzej.

Zmarł 20 grudnia 1996 roku. Pochowany został na Cmentarzu Grabiszyńskim. Wraz ze swoją pierwszą żoną Marią spoczywa na polu 27.

W pamięci przyjaciół i kolegów pozostanie na zawsze wzorem koleżeńskości, rzetelności i uczynności.

Na podstawie rozmów z rodziną, z wykorzystaniem ich dokumentów i listu, napisanego przez siostrę Tadeusza – Teresę Wilkosz oraz rozmów z przyjaciółmi i kolegami opracował

Stanisław Błasiak

DZIEŁO UKOŃCZONE

W środę 8 września br. na Cmentarzu Grabiszyńskim we Wrocławiu mistrz kamieniarstwa, pilot Władysław Jerzyk doprowadził do końca swoje dzieło – nagrobek dla Tadeusza Skalackiego, pierwszego polskiego pilota w powojennym Wrocławiu i jego żony Marii.

Nagrobek z granitu strzegomskiego oraz z płyty czołowej (na której umieszczono napisy) sprowadzonej ze Szwecji stanął na polu nr 27.

Inicjatywa „Loteczki”, wsparta finansowo przez jej członków, GOBLL, Zespół Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu i osoby prywatne bliskie Tadeuszowi Skalackiemu, doczekała się szlachetnego finału.



Władysław Jerzyk przy wykonanym grobowcu

Dziękujemy wszystkim, którzy wsparli to przedsięwzięcie finansowo i moralnie. Szczególne wyrazy podziękowania kierujemy do twórcy nagrobka, Pana Władysława Jerzyka, który zbudował go nieodpłatnie.



Płyta czołowa nagrobka

Wartość wniesionej przez siebie pracy i poniesionych kosztów ocenił On na 500 złotych, co jest sumą zanizoną.

Podczas ustawiania nagrobka obecni byli Stanisław Łuszczyński i Stanisław Błasiak.

W sobotę 18 września o godz. 10 spotykamy się przy grobie Tadeusza i Marii, aby uczcić ich pamięć. Poświęcenia nagrobka dokona ksiądz Dominik Orczykowski.



Tak wyglądał grób wcześniej...

Wpłaty na nagrobek

Władysław Jerzyk	500 zł
Pracownicy GOBLL (fundusz socjalny)	500 zł
Stanisław Szomański	130 zł
Stanisław Błasiak	100 zł
Wojciech Durek	100 zł
Zbigniew Gajewski	100 zł
Pani Gruszczyńska	100 zł
Zdzisław Majewski	100 zł
Andrzej Olipra	100 zł
Roman Tyczyński	100 zł
Zofia Suchomska	100 zł
Janusz Wasilewski	100 zł
Wojciech Sankowski	56 zł
Olga i Zbigniew Bukowscy	50 zł
Czesław Buśko	50 zł
Teresa Cwik-Maszczyńska	50 zł
Mikołaj Domański	50 zł
Marian Filipowicz	50 zł
Janusz Gan	50 zł
Maciej Kwiatkowski	50 zł
Andrzej Maszczyński	50 zł
Bogdan Mitzak	50 zł
Ludmila Pawlina	50 zł
Mieczysław Przybylski	50 zł
Danuta Zielńska	50 zł
Jan Baran	30 zł
Zbigniew Girulski	30 zł
Wacław Koziełski	30 zł
Tadeusz Mirowski	30 zł
Maksymiliana Paszyc	30 zł
Aleksander Pawlikiewicz	27 zł
Jerzy Popiel	20 zł
Zbigniew Radomski	20 zł
Małgorzata Bujak	10 zł
Zdzisław Kierkicz	10 zł

STO LAT!

12 września obchodził 85 urodziny najwybitniejszy członek „Loteczki”, światowej sławy pilot Janusz Zurakowski. Cała brać lotnicza zrzeczona w „Loteczce” składa Panu, Pani Januszu, najserdeczniejsze życzenia zachowania dobrego zdrowia i wszelkiej pomyślności!



Dostojny jubilat

NASI GÓRA!

„Maxi” Czmiel – Paszyc zrobiła sobie i nam piękną niespodziankę w roku jubileuszu Jej 50 lecia latania, zdobywając 3 miejsce w XI Szybowcowych Mistrzostwach Europy Kobiet w klasie klubowej, rozegranych w Lesznie w dniach od 2 do 18 lipca br.

Zbyszek Chrzęszcz z Januszem Darochą zdobyli wicemistrzostwo świata indywidualnie i mistrzostwo świata w drużynie w XI Mistrzostwach Świata w Lataniu Rajdowo – Nawigacyjnym, rozegranych w Ravennie we Włoszech w dniach od 5 do 12 września br. Tytuł mistrzowski zdobyła załoga Wacław i Krzysztof Wieczorkowie. Gratulujemy!

NOWI CZŁONKOWIE „LOTECZKI”

We wrześniu zatwierdził na członków „Loteczki” osoby: Paweł Bamberski, Bolesław Broszko, Władysław Jerzyk, Tadeusz Krzystek. Szersze ich przedstawienie w kolejnym numerze biuletynu.

3000 SKOKÓW

Jacek Brzeziński, idąc śladami Janusza Łykowskiego, zamierza wykonać swój 3000 skok ze spadochronem.

DRUGIE WTORKI

Na wrześniowym spotkaniu ustaliliśmy nowe terminy zebrań „Loteczki” w kawiarni przy ul. Kleckowskiej na DRUGIE WTORKI miesiąca o godz. 17. Najbliższe spotkania: 12 październik – prelegent Jerzy Popiel

9 listopad – prelegent Stanisław Babiarcz

ADRES KÓRESPONDENCYJNY:

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

KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”



Redagują: Stanisław Błasiak, Zbigniew Gajewski, Wojciech Sankowski.