

# Biuletyn Loteczki



Numer 36

Wrocław, 16-31 stycznia 2002 roku

## FRANCIS „Gaby” GABRESKI NIE ŻYJE



**31 stycznia br. roku zmarł na atak serca  
plk. pil. Francis S. Gabreski, najwybitniejszy  
as myśliwski lotnictwa amerykańskiego,  
członek honorowy LOTECKI, laureat  
ZŁOTEJ LOTKI 2001.**

STANISŁAW BŁASIAK

### *Łatwy cel*

*Rozmowa z Lechem Horbaczewskim, pilotem  
zawodowym.*

- Jakie samoloty Pan pilotował ?
- Airbus 300, Boeing 727 - jako inżynier pokładowy, Boeing 757. Teraz latam na Boeingu 777. Ten ostatni to obecnie najnowocześniejszy samolot pasażerski na świecie. Latałem także na Boeingu 767, takim samym, jak ten, który uderzył w World Trade Center, 757 uderzył w Pentagon.
- Czy przy pięknej pogodzie w feralny wtorek trudno było trafić w wieżowce ?
- Bez problemu. Dla człowieka, który ma o tym pojęcie, a oni niestety mieli pojęcie, to był tak łatwy cel, iż trudno było nie trafić. Podejrzewam, że najtrudniejsze dla porywaczy było zawładnięcie samolotem. Samo wykonanie zadania było proste. Budynki WTC widać było przy tej pogodzie z

kilkudziesięciu mil.

- Ale Pentagon nie był przecież tak dobrze widoczny.
- Do komputera pokładowego można wprowadzić mapę miasta, współrzędne celu, do którego się leci. Poza tym ten samolot który uderzył w Pentagon, nie leciał prosto. Najpierw przeleciał nad Pentagonem, potem zakręcił o około 270 stopni i dopiero wtedy uderzył.
- Gdyby była brzydka pogoda, porywacze by mieli trudniejsze zadanie ?
- Tak. Wprowadzenie danych do komputera nie jest takie proste, jeśli nie zna się dokładnie danej maszyny.
- Czy samoloty są wystarczająco zabezpieczone przed tego typu atakami ?
- Wiem, że w niektórych liniach lotniczych wprowadzono system podwójnych drzwi uniemożliwiających wtargnięcie do kabiny pilotów niepożądanym gościom. Nigdy nie byłem w tak zabezpieczonym samolocie.
- Czy takie rozwiązanie powinno być stosowane powszechnie, we wszystkich liniach lotniczych ?
- Po tym, co się stało, instalacja takiego systemu jest tylko kwestią czasu.
- Czy będzie się także latało z obstawą w postaci uzbrojonych żołnierzy lub agentów służb specjalnych w cywilu, którzy w razie czego mogliby podjąć skuteczną walkę z porywaczami ?
- Podejrzewam, że na razie tak. Potem to się zmieni. Ale dopiero wtedy, gdy zaostrzona zostanie kontrola pasażerów tak, że nie będą mieli szans wnieść żadnych niebezpiecznych narzędzi. Poza tym zmieniła się filozofia zachowania w porwanym samolocie. Kiedyś mówiono, że trzeba kooperować z porywaczami. W tej chwili wręcz przeciwnie: walczyć z nimi. Jeżeli porywacze nie działają w większej grupie, to nie będą mieli szans. Jeśli duża grupa pasażerów rzuci się na porywaczy, nawet gdy będzie ich kilku, zostaną unieszkodliwieni. Broni palnej ani bomb raczej nie będą mieli. a szczyrykiem czy nożem do cięcia papieru wiele zdziałać się nie da. Ta filozofia się zmieniła w ciągu jednego dnia. Filozofia, żeby kooperować poszła w zapomnienie. Nagle mówi się, żeby walczyć. Sami pasażerowie nie mogą dać się sterroryzować. Dlatego żołnierze z bronią mogą być, ale tylko chwilowo.
- W jaki sposób można poprawić bezpieczeństwo w samolocie? Co zrobić, by nie dopuścić do dalszych tego typu ataków ?
- Najbardziej odpowiedzialna praca trwa na ziemi. Nikt nie może wnieść na pokład, ani pistoletu, ani granatu, ani bomby. Z gołymi rękami nie ma szans na uprowadzenie samolotu.
- Czy jest możliwe zamontowanie urządzenia, które będzie w stanie samodzielnie sprowadzić samolot na ziemię, niezależnie od tego, co dzieje się w kabinie pilotów ?
- Niezupełnie. Pilot musi zaprogramować rodzaj podejścia, wypuścić kłapy. Takich czynności jest kilka. Moim zdaniem technologia umożliwiająca wyeliminowanie konieczności pracy pilota już jest dostępna, tylko nikt jej nie wprowadził, bo nie było takiej potrzeby. Po wtorkowym wypadku może się to

zmienić, i to bardzo szybko.

- Kto z ziemi ewentualnie mógłby kontrolować pracę takiego urządzenia?

- Tu pojawi się problem. W Houston znajduje się centrum kontroli lotów. W zasadzie z każdym samolotem, który jest w powietrzu - nieważne, czy jest nad USA, czy nad Pacyfikiem, czy dolatuje akurat do Hongkongu - można się skontaktować. Teoretycznie jest możliwe, że z takiego centrum będzie można kontrolować to, gdzie dany samolot wylądować niezależnie od woli pilota. Można sobie jednak wyobrazić także zawładnięcie przez terrorystów całym takim centrum. I co wtedy? To są tylko spekulacje.

- Czy jest Pan zwolennikiem takiego rozwiązania, że jeśli samolot zostanie porwany, leci w kierunku dużego miasta i istnieje ryzyko, że będzie zagrożeniem dla dużej grupy ludzi znajdujących się na ziemi, to powinien zostać zestrzelony?

- To bardzo trudne pytanie. Ważyć tu można jedynie, co będzie mniejszym złem. Wydaje mi się jednak, że w chwili obecnej zestrzelenie takiego samolotu jest wysoce prawdopodobne.

- Ile waży samolot?

- Ten, którym ja latam, waży 650 tys. funtów, czyli jakieś 320 ton. Te, które uderzyły w WTC, ważyły trochę mniej, około 220 ton. 737 waży dużo mniej - jakieś 150 ton.

- Z jaką prędkością mogły lecieć przed samym uderzeniem? Czy zwolniły, żeby łatwiej było trafić?

- One leciały z bardzo dużą prędkością. Około 700-800 km/h. To prawie rejsowa prędkość. Terrorysty widzieli swój cel wiele mil wcześniej.

- Czy pilotowali samolot ręcznie, czy byli naprowadzani jakimś komputerem?

- Podejrzewam, że ręcznie.

- Czy zasada pilotowania, drążek sterowniczy i pedały są takie same, jak powiedzmy w małym samolocie szkoleniowym Cessna?

- Tak. Podstawowe zasady są te same. Oczywiście wszystkie urządzenia są wspomagane hydraulicznie. Samolot jest tak duży i ciężki, że jak przeprowadza się kontrolę sterów na ziemi, to zbyt szybkie poruszenie na przykład lotkami powoduje, że cały samolot, pełny ludzi i bagaży, drga i się chwieje. To są bardzo potężne powierzchnie. Gdyby nie było hydrauliki i wspomagania, żadna siła ludzka nie była by w stanie ruszyć tego. To jednak nie zmienia faktu, że zasada sterowania jest w dalszym ciągu ta sama. Oczywiście żaden laik, nawet wyszkolony na Cessnie, nie ma szans obsługi urządzeń pokładowych.

- Jak dużo paliwa lotniczego mógł mieć każdy z tych samolotów?

- Samoloty miały lecieć na drugi koniec Stanów Zjednoczonych, więc zbiorniki były pełne. Mogło to być jakieś 100 tys. funtów, czyli między 70-100 ton paliwa. To



W kabinie Boeinga 777

jest bardzo dużo. Nie jest ono tak palne jak benzyna, ale jak się zapali, wtedy już nic go nie powstrzyma. Pali się lepiej niż ropa.

- Jeden z samolotów spadł na ziemię. Nie uderzył w żaden cel. Prawdopodobnie został opanowany przez przebywających na pokładzie pasażerów. Czy samolot spadł dlatego, że nie było nikogo, kto umiałby poprowadzić ten samolot, czy może było już zbyt późno, by skorygować lot i wyprowadzić samolot w górę?

- Spekuluje się, że rzeczywiście ludziom udało się opanować ten samolot. Podejrzewam, że wtedy porywacze, którzy zorientowali się, co się dzieje, skierowali samolot w ziemię. Wiedzieli, że inaczej zostaną złapani.

- Jaki jest moment krytyczny dla tak ogromnego samolotu, jeśli leci na dużej wysokości. W pewnym momencie zaczyna pikować w dół. Pod jakim kątem może lecieć w dół, żeby jeszcze go dało się wyprowadzić i uratować?

- Trudno powiedzieć. Nie wiem, czy ktoś to sprawdził. Można go w zasadzie nawet postawić na nos, jeśli wypuścić wszystkie hamulce aerodynamiczne (podwozie, klapy). Jeśli jednak rozpędzi się powyżej VMO, czyli prędkości strukturalnej danego samolotu, to może się rozlecieć. Samo spадanie w dół samolot może wytrzymać, nawet z prędkością bliską dźwięku. Dopiero kiedy pilot chciałby samolot wyprowadzić, to siły aerodynamiczne będą tak wielkie, że wyłamią skrzydła. Takich testów się raczej nie robi. Może są jakieś badania, ale my o nich nie wiemy. Wiadomo, że jest czerwona kreska na prędkościomierzu, której pod żadnym pozorem przekraczać nie wolno. Maksymalny bezpieczny kąt schodzenia nie jest określony. Może wykwalifikowanemu pilotowi udałoby się wyprowadzić taki samolot, ale jest to czysta spekulacja. To był moment terroru, trudno powiedzieć, co się tam działo.

- Czego dowiemy się po odnalezieniu czarnych skrzynek?

- Cockpit voice recorder nagrywa ostatnie pół godziny rozmów, które toczyły się w kokpicie. Flight data recorder nagrywa parametry lotu (prędkość, kierunek, moc silników).

- Czy uważa Pan, że piloci są wystarczająco dobrze sprawdzani?

- Pilotów sprawdza się przed wejściem na pokład tak samo jak pasażerów. Podobno zdarzył się tylko jeden wypadek samobójstwa pilota. Piloci mają dobre życie, dobrze zarabiają, dlaczego mieliby porywać samolot?

- Pochodzi Pan z rodziny, w której było wielu wyśmienitych lotników...

- Eugeniusz Horbaczewski walczył w Dywizjonie 303 i był dowódcą Dywizjonu 315. Jego ojciec i mój dziadek byli braćmi. Leży pochowany na terenie dzisiejszej Belgii. Był



Za pomyślność LOTECZKI

jednym z czołowych polskich lotników II wojny światowej. Mój chrzestny Władysław Horbaczewski też był pilotem w czasie II wojny. Latanie jest, jak widać, u mnie rodzinne.

- *Jak długo pilotuje Pan samoloty ?*

- Wyszkoliłem się w 1972 roku we Wrocławiu. Od tamtej pory cały czas jestem w lotnictwie. Zawodowo pracowałem od 1975 roku, na śmigłowcach w Świdniku. Potem w Zakładzie Usług Agrolotniczych we Wrocławiu. Po przyjeździe do Stanów miałem niewiele ponad półtora roku przerwy, a potem trafiłem od razu na platformy wiertnicze w Zatoce Meksykańskiej, następnie do Commutera do Denver. Commuter został kupiony przez Continental. Od 1988 roku pracuję w Continental.

- *Dlaczego pracuje Pan cały czas dla jednej linii lotniczej ?*

- Z linii do linii raczej się nie przechodzi. Motywuje do tego system tzw. seniority. Zacząłem w 1988 r. i jestem teraz w połowie seniority. Gdybym przeszedł do innej linii, cofnąłbym się. Nie opłaca się zaczynać od nowa. Miałbym nad sobą wszystkich pilotów, którzy zostali przyjęci wcześniej. To nie ma sensu.

- *Czy trudno jest dostać pracę w liniach lotniczych w Stanach ?*

- O wiele łatwiej niż w innych krajach. Imigrant z pewnością nie dostanie pracy w Anglii, Niemczech, Austrii, w Australii też nie. W tamtych krajach trzeba najpierw uzyskać obywatelstwo. Ja tymczasem dostałem pracę, mając tylko "zieloną kartę".

- *Jakie licencje są wymagane ?*

- Z Polski miałem licencje zawodowe na pilotowanie helikopterów, samolotów i szybowców. W USA zrobiłem tzw. ATP, czyli airline transport pilot - licencję pilota liniowego

- *Czy kryzys po wtorkowym ataku dotknie także linie lotnicze, w których Pan pracuje ?*

- Mówi się o konieczności redukcji zatrudnienia o kilka tysięcy osób. Mnie to nie dotyczy ze względu na staż. Sytuacja ogólnie jednak nie jest ciekawa. Profilaktycznie redukuje się liczbę lotów, aby uniknąć strat. Ale uważam, że sytuacja wróci do normy. Ludzie potrzebują tego środka transportu.

*Rozmawiał Tomasz Wiśniewski*

Uwagi:

- Jest to przedruk wywiadu z nowojorskiego "Nowego Dziennika" z 26 września 2001 roku.

- Parametry samolotów Boeing 767 PLL LOT SA:

masa startowa max: Boeing 767-200: 175 540 kg,

Boeing 767-300: 185 519 kg,

masa paliwa max: 72 700 kg (90 547 litrów).

## Wywoływanie pogody

Trzeba nie lada twardego charakteru, żeby w tych kowbojskich warunkach nie ulec pokusom, jakich nam to życie dostarczało. Nierzadko więc dochodziło do różnych niezwykłych sytuacji, zwłaszcza, gdy zdarzały się dłuższe przestoje z przyczyn meteorologicznych, jak: deszcz, mgła, czy silny wiatr. Wtedy grupa lotnicza brała sprawy w swoje ręce i pogodę zaczynało się wywoływać starym sposobem na "seansach spirytystycznych".

Kiedyś, chyba w 1969 roku w Nowym Tomyślu opryskiwaliśmy pola ziemniaków dwoma Gawronami. Pogoda się załamała, od dwóch dni padał deszcz, do hotelu przyszedł w nocy ochraniarz i mnie obudził. "Trzeba jechać na lądowisko, bo coś się tam dzieje". Na miejscu zastaliśmy taki oto obrazek: Stróż pilnujący samolotów stoi po kolana w dole z łopatą w rękach. Nad dołem Adam z raketnicą w ręku oraz Janek (ksywa "Siemel") pokrzykują na stróża. Okazało się, że podczas libacji wydało się, że on był folksdojczem. To w tych czasach wystarczyło, żeby dostał od naszych rozkaz kopania sobie grobu. Trzeba było użyć wielu

dypłomatycznych sztuczek, żeby tak napiętą sytuację rozładować.

Innym razem znalazłem się w Oleśnicy na opryskach pół rzepaku jednym Gawronem. I był maj 1968. Moim mechanikiem był nieodżałowany Mały Janek (Janek Burdziński, który w 1971 pod Świebodzicami po rannych lotach wpadł pod samochód i zmarł w szpitalu). Pogoda przywitała nas deszczem, ale pod wieczór wyraźnie się ochłodziło i pokazały się gwiazdy. Poszliśmy na kolację do lokalu. Po dość sutej kolacji z kilkoma drinkami zdecydowałem się iść spać. Ale mój Janek dorwał właśnie na parkiecie dużą dziewczynę i zdążył zaskoczyć. Mały Janek miał w ogóle dziwne upodobanie: choć mnie konusowi sięgał do ucha, to w kręgu jego zainteresowania były tylko duże dziewczyny, większe od niego co najmniej o głowę. Tego jednak nie mogłem pojąć, że te duże dziewczyny leciały na Janka, jak szafy o trzech nogach i podążały za nim wszędzie gdzie go los rzucił. Taki dziw natury.

Został więc Janek na parkiecie. Pogoda raniutko jak drut, ale temperatura choć to był maj spadała poniżej zera. Pola były bielutkie od szronu. Przy tak niskiej temperaturze niestety nie uruchomiliśmy silnika. Całe ciśnienie w instalacji rozruchowej strawiliśmy a silnik nawet nie zagadał. Biedny Janek zmęczony trudami nocy liczył na to, że jak polecę to jeszcze trochę odpocznie a tu zamiast tego przez dobrą godzinę męczył się z silnikiem nim go wreszcie uruchomiliśmy. Pamiętam, że zapuszczał przy użyciu pokrowca na śmigło i po każdym kilku próbach zlizywał szron z trawy przy samolocie. Współczułem mu, ale trudno przyjemności kosztują.

Trzeba przyznać, że lotnicy w terenie mieli wzięcie u miejscowej płci odmiennej. Kręciły się po lądowiskach tabunami.

Było kiedyś latanie w koszałińskim na zarazę ziemniaczaną. To taki rodzaj grzybicy niszczącej uprawy ziemniaków. Traktuje się to wodnym roztworem miedzianu z dość dużą dawką. Któryś z lotników zabrał na lot jedną upatrzoną zresztą dziewczynę do kabiny Gawrona. Panna była elegancka, wystrojona i pachnąca. Cała akcja poszła jednak w gwizdek. Dziewczyna po locie wysiadła z samolotu naburmuszona i cała zielona jak żaba. Podczas przejścia do lotu koszącego nad polem zielone chemikalia wylały się górą z nie szczelnego zbiornika na głowę i plecy panienki. Całe zabiegi i nadzieje na dalszy rozwój akcji diabli wzięli. Czar niestety prysnął.

Pewnego razu dostałem z Wrocławia pilny telefon, aby w Międzyrzeczu wymienić pilota z Gawrona, który ma lecieć na akcję do Afryki. Dojazd pociągiem z Leszna nie był zbyt dogodny, więc moja żona zdecydowała odwiedzić mnie naszym "garbusem". Czujnie nigdy nie dawała mi samochodu w teren. Do Międzyrzecza dotarliśmy wieczorem. W hotelu dostałem informację, że grupa lotnicza jest na kolacji w pobliskim lokalu. Żona jeszcze chciała wypić kawę przed podróżą powrotną więc udaliśmy się razem do tegoż lokalu. Niestety obrazek, jaki zastaliśmy nie wzbudził entuzjazmu u mojej Oleńki. Mały Jasio przy jednym stoliku siedział na kolanach kelnerki. To ten sam Jasio z opisanych wydarzeń w Oleśnicy, mój etatowy mechanik, za namową którego zresztą opuściłem pracę na lotnisku w Lesznie i przeniósłem się już na stałe



Zbyszek Bukowski w kabinie AN - 2

tegoż lokalu. Niestety obrazek, jaki zastaliśmy nie wzbudził entuzjazmu u mojej Oleńki. Mały Jasio przy jednym stoliku siedział na kolanach kelnerki. To ten sam Jasio z opisanych wydarzeń w Oleśnicy, mój etatowy mechanik, za namową którego zresztą opuściłem pracę na lotnisku w Lesznie i przenieśliśmy się już na stałe do wrocławskiego LZUG-u. Przy następnym stoliku pilot Adam, który właśnie urządzał pożegnanie z grupą, siedział w towarzystwie jakiejś damy, zawieszony jedną ręką na jej szyji. Przy trzecim stoliku siedział mechanik Siemel rozprawiając donośnie z kandydatami na poborowych o urokach służby wojskowej w specjalności lotniczej. Z dużymi oporami zostawiła mnie żonka w tym doborowym towarzystwie.

No ale nie tylko przyjemności towarzyskie czekały na nas na "skakankach". Jak tylko pogoda wracała do normy wszystko musiało grać, jak w szwajcarskim zegarku. I znów, co tu dużo gadać, agrolotnicy wracali na lądowiska z drutami pod pachą.

Koło Środy Śląskiej latałem kiedyś na Gawronach w parze ze Staszkiem Marlińskim. Była tam już dłuższa robota, bo zaczęło się nawożenie. Na jedno pole wykonać trzeba było kilka do kilkunastu lotów w zależności od dawki i wielkości pola. Podzieliłiśmy się polami i zaczęliśmy latać. W pewnym momencie dostrzegłem samolot Staszka powracający na lądowisko. Leciał nieco wyżej niż zwykle i coś mu się dyndało przy ogonie. Oczywiście zebrał z pola druty nawet z fajansowymi izolatorami. Uszkodził nieco ster kierunku i wysokości i musiał przerwać dalsze latanie. Okazało się, że na jednym polu były aż trzy linie elektryczne w poprzek. Dwie zauważył, trzecią przeoczył. Zależało nam, żeby tego dnia skończyć te pola, więc musiałem wykonać na to nieszczęsne pole jeszcze cztery loty. Obejrzałem je z powietrza; rzeczywiście dwie linie sobie wisały na słupach a trzecia leżała na ziemi. Z uwagą na te wiszące linie siałem nawóz. W trzecim locie czujnie przeleciałem nad dwoma liniami a następnie zniżyłem się nieco i w tym momencie wyrósł mi przed oczami nowy drut. Lekko oddałem drążek i przytuliłem się do ziemi. Udało mi się przelecieć pod drutem! Okazało się, że w tzw. międzyczasie elektrycy zawiesili już jeden zerwany przez Staszka drut i o mały włos pobili byśmy rekord absolutny - jedna i ta sama linia zerwana w ciągu dnia dwukrotnie!

Jeszcze przy tej okazji spotkała nas jedna fikuśna historyjka. Zgłosiliśmy wydarzenie do naszej firmy we Wrocławiu. Telefon odebrał Słodyszek. To była ksywka naszego szefa operacyjnego. Nie pytając o szczegóły wypadku zapytał - "No dobrze, ale ile zrobiliście hektarów?" Szczęki nam opadły.

Trzeba przyznać bezstronnie, że sankcje ze strony naszego szefostwa, jak i "kacapów" z racji tych wypadków były raczej symboliczne. Patrzono na to przez palce. Ale sprawy były postawione po męsku: za nie jedno autentyczne uratowanie samolotu od nieuchronnej kraksy nikt nie dmuchał w fanfary i nie serwował pochwał czy wyróżnień.

*Zbigniew Bukowski*

**FINANSE**/stan na 31.12.2001/

Od początku działalności LOTECKI wpłynęło do kasy 9177,13 zł. Wydatkowano za ten okres 4865,70 zł. Pozostało w kasie 4331,43 zł.

Wszystkim kolegom z LOTECKI, którzy mają kłopoty zdrowotne, a szczególnie Kaziowi Drzewińskiemu, redakcja życzy szybkiego powrotu do pełnej sprawności.

## ACTION "IRAN '2001"



PZL "WARSZAWA-OKĘCIE" S.A. POLAND

QAZVIN 12. WRZESIEŃ 2001

## KLUB LOTNICZY „LOTECZKA” WROCŁAW

### KORESPONDENCJA Z IRANU

W SEZONIE 2001 POD GORĄCYM NIEBEM IRANU W OKRESIE OD POŁOWY MARCA DO KONCA CZERWCA PRACOWAŁY POLSKIE ZAŁOGI Z „PZL - WARSZAWA - OKĘCIE” S.A. - ZAKŁADU USŁUG AGROLOTNICZYCH z/s W MIELCU. NA 30-tu SAMOLOTACH AN-2 R. DO PODSTAWOWYCH ORAZ NAJWIĘKSZYCH BAZ NALEŻAŁY JAK CO ROKU SHIRAZ, HAMADAN QAZVIN ORAZ VARAMIN POD KIEROWNICTWEM WITKA KĘSONIA

POLSKIE ZAŁOGI W SEZONIE 2001 OPRYSKAŁY OKOŁO 300 000 HA. PÓŁ PSZENICY, SPĘDZAJĄC W POWIETRZU PONAD 3000 GODZIN - WYKONUJĄC 5 506 LOTÓW.

Z WETERANÓW LOTNICZYCH BIORĄCYCH UDZIAŁ W TEGOROCZNYCH LOTACH BYŁ WSPANIAŁY PILOT INSTRUKTOR I KOLEGA - JULIAN ZIOBRO NATOMIAST PRZY KAŻDEJ OKAZJI W ROZMOWACH Z PILOTAMI I MECHANIKAMI IRANSKIMI - WSPOMINA SIĘ TU BARDZO SERDECZNIE NASZYCH „WROCŁAWIAKÓW” - ZDZISIA MAJEWSKIEGO, HERBERTA MAJNUSZA, ZENKA JEWSTRATA ORAZ JÓZKA ŁUKASIKA.

NA POZĄTKU MIESIĄCA MARCA I LIPCA PO RAZ PIERWSZY POLSKIE „ANTKI” PRZELECIAŁY PRZEZ ZATOKĘ PERSKĄ - ARABIE SAUDYJSKĄ - LĄDUJĄC W RIYADHE I JEDDAH ORAZ PRZEZ MORZE CZERWONE W DRODZE DO SUDANU. W SUMIE PRZEPROWADZONO POWIETRZEM 12 SAMOLOTÓW TYPU AN-2R. CZAS PRZELOTY Z SHIRAZU / IRAN / DO PORT SUDANU TRWAŁ OKOŁO 15 GODZIN. AKTUALNIE W IRANIE PRZEBYWA GRUPA REMONTOWA PRZYGOTOWUJĄCA SAMOŁOTY DO SEZONU 2002. W GRUPIE TEJ JEST ZNANY NASZ KOLEGA LESZEK POLAK Z TECHNIKĄ LOTNICZĄ ZWIĄZANY OD PONAD 27 LAT SWOJĄ WIEDZĄ LOTNICZĄ NABYTĄ W KRAJU I POD NIEBEM AFRYKI (EGIPTU, SUDANU I ETIOPII) PRZEKAZUJE TERAZ MŁODSZYM KOLEGOM TU W IRANIE.

Z LOTNICZYM POZDROWIENIEM  
ZYGMUNT MAŁECKI

Serdeczne życzenia dla lutowych solenizantów: Romualdów, Mirosławów, Ryszardów, Grzegorzów, Aleksandrów, Romanów oraz lutowych Jubilatów składa redakcja Biuletynu.

Szczególne życzenia ślemy Naszym Paniom zawsze młodym i pięknym Maksymilianie Czmiel - Paszyc oraz Danusi Witek.

### W lutym urodziny obchodzą:

10, Tadeusz Mirowski - 65 lat !  
10, Józef Młócek - 75 lat !  
12, Henryk Maciąg - 69 lat,  
25, Tadeusz Jany - 54 lata,  
25, Zenon Jewstrat - 65 lat!  
28, Stanisław Szomański 92 lata!!!

28 lutego br. roku mija 10 rocznica śmierci pułkownika pilota Bolesława Orlńskiego.

Tego dnia o godz.15.00 wrocławskie środowisko lotnicze spotyka się przy grobie Bolesława Orlńskiego na cmentarzu Świętej Rodziny na Biskupinie. Grób jest w pobliżu Pomnika Orłąt Lwowskich.

Adres korespondencyjny:  
Zbigniew Gajewski  
ul. Wejherowska 5/4  
54-239 WROCŁAW  
tel. (0-71) 350 72 20

## KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”



Redaktor naczelny: Wojciech Sankowski; Członkowie redakcji: Stanisław Błasiak, Edward Ligocki, Witold Kęsoń