

Biuletyn Loteczki



Numer 37

Wrocław, 1 - 14 luty 2002

Pierwszy "Diamant"

Po ukończeniu studiów, od dwu lat pracowałem w Instytucie Maszyn Przyprływowych PAN w Gdańsku. Chociaż praca moja była bardzo interesująca, związana między innymi z badaniami naddźwiękowych przepływów przez układy łopatkowe sprężarek i turbin lotniczych silników odrzutowych, to jednak widok (przez okno) szybowca krążącego wysoko pod chmurką powodował zawsze przeszywający ból z żalu, że ja muszę być tu, a nie mogę być tam...

Szef Instytutu, Lwowiak, prof. Szewalski był człowiekiem niezwykle skrupulatnym i surowym. Nie pobiłaż żadnym uchybieniem dyscypliny. Miewałem trochę kłopotów prosząc o urlop w okresie nie najodpowiedniejszym dla Instytutu (ale najlepszym dla latania!). Moje zamiłowanie do szybownictwa nie znalazło u niego niestety, uznania. Zazdrościłem niektórym kolegom, których szefowie byli wyrozumiali, a czasem nawet sami zainteresowani lotnictwem zachodzili na lotnisko we Wrzeszczu, by zaznać przyjemności lotu szybowcem. No cóż, taka była moja dola...

Pewnego dnia - wieczorem jakby piorunem rażony, nagle skrzyłem się z bólu! Lewa dolna "szóstka" - niech to licha! Teraz mści się niechęć do regularnych wizyt u dentysty! Całą noc przemęczyłem się diabelnie wahając się, czy nie szukać ratunku w Pogotowiu. Nareszcie nadszedł ranek. Wizyta na Oddziale Stomatologii Akademii Medycznej: ząb trzeba usunąć. Ba, żeby to było zwykłe wyrwanie! Po kawałku wyjmowano każdy korzeń osobno. Dziąsło i lewą stronę gęby miałem "rozkwaszone" jak się patrzy... Ledwo mogąc mówić zatelefonowałem do "Personalnej" Instytutu powiadamiając o moim losie i o tym, że wydano mi zwolnienie z pracy na trzy dni (na razie).

No, wreszcie opuściłem nieco chwiejnym krokiem ten dentystyczny przybytek i wsiadłem w tramwaj - w "ósemkę", która akurat spod Akademii jechała do wylotu ul. Klinicznej, przy której mieszkałem. Jadę, jadę, ból mi narasta w miarę, jak środki znieczulające przestają działać i zastanawiam się, jak ja to przeżyję siedząc w domu... Gdy tak sobie medytuję, przychodzi mi do głowy, że przecież ten tramwaj kończy bieg przy lotnisku we Wrzeszczu, a gdzie łatwiej będzie "zapomnieć" o bólu, jak nie wśród szybowców i braci lotniczej?

No więc nie wysiadam przy Klinicznej, tylko jadę do końca... Na lotnisku ruch! Jest 12 czerwca 1958 roku, pogoda "przelotowa", zaplanowano trójkąty i przeloty docelowo-powrotne, samoloty holują, bracia uwija się jak w ukropie... Kiedy już wszystkich pilotów zaplanowanych na przeloty wyholowano, podchodzi do mnie któryś z instruktorów - nie pamiętam kto to był - i mówi: Waldek, jest jeszcze w hangarze jedna "Setka" ("Mucha 100") - bierz ją i leć na docel 300 do Leszna. Myślę sobie: a co będzie jak w powietrzu dostanę krwotoku? - a jak "padnę" gdzieś w polu i może mnie dzisiaj nie ściągną, a ząb będzie "rwał"? „Ale - z drugiej strony - taka okazja... Decyduję się lecieć. "Operacyjny" nie chce dać zgody, bo Leszno nie przyjmuje szybowców z uwagi na odbywające się tam właśnie szybowcowe mistrzostwa świata!



Stanisław Błasiak i Waldemar Gross na Gądownie Małym

Szef Wyszkołenia tłumaczy, że mogą śmiało dać zgodę, bo Gross i tak tam nie doleci - to więcej niż pewne! Wreszcie zgoda jest - "Operacyjny" został przekonany... Kiedy szybowiec rusza po murawie lotniska za samolotem, raptem przypominam sobie, że dziś rano - nie tak dawno przecież - miałem skomplikowane usuwanie zęba! Ha! Zapomniałem o tym, o bólu i o spuchniętej twarzy... Wyczepiam się w "kominie" nad Orunią i "winduję się" pod chmurkę. Pułap 2.300 m! Cumulusy - placuszki tworzą na niebie "autostrady"...

Leci mi się łatwo, staram się nie schodzić poniżej 1.000 m (pamiętam niedawne swoje lądowanie tuż za Orunią na poligonie, wśród okopów i "jeży" kolczastych - kierowca i mechanik, którzy po mnie przyjechali, nie mogli uwierzyć, że jakimś cudem nie rozwalilem "Terki"). Udaje mi się to dość łatwo.

Gdzieś - na trawersie Grudziądza daje o sobie pilnie znać potrzeba fizjologiczna... Gorączkowe poszukiwania "lejka" na nic się nie zdają: "lejka" nie ma!!! Jasny gwint! Klnę w głos tego, co wyrwał "lejek" i tego, co nie zamontował nowego... No, ale skoro "lejka" nie ma, to trzeba znaleźć coś zastępczego, Co to może być? Oczywiście... but. Ściągam lewy pantofel, przyjmuję

odpowiednią pozycję i ... siusiam do buta. Po chwili półbut jest prawie pełny, a ja jak odrodzony... No, teraz tylko pozbyć się zawartości bucika, a on sam wyschnie pewnie, zanim dolecę do Leszna... A więc, gdy tak szybowiec sam sobie leci odpowiednio wyważony, odsuwam lewą szybkę która odsłania okrągłe okienko o rozmiarze akurat pozwalającym na wysunięcie pantofla i na obrócenie go następnie o 180 stopni celem opróżnienia. Wysuwam więc powoli pantofel do połowy i - zaczynam obracać, gdy nagle strumień zawartości - jakby z sikawki - wali mi prosto w twarz! Tak to zostałem "ochrzczony" pod chmurami! Powycierawszy się jakoś doszedłem do filozoficznego wniosku, że to i tak mała cena za taki lot...

Dalsza część lotu, to czysta przyjemność dla niezbyt doświadczonego szybownika. Przelatuję obok Poznania, mijam na trawersie Ławicę i wkrótce spod chmurki spoglądam na lotnisko w Strzyżewicach. Nieliczne szybowce poustawiane jeszcze na starcie, w powietrzu pusto... Zaczynam się gorączkowo zastanawiać, czy nie lecieć dalej na "pięćsetkę". Szybko kalkuluje odległości, szacuję dokąd musiałbym dolecieć, by przekroczyć odległość 500 km, pozostając wciąż w granicach Polski. Dochodzę do wniosku, że taki przelot jest możliwy, ale ryzyko nie uzyskania 500-ki i utraty "docelu 300" określam jako zbyt duże. Do tego kłopoty wynikłe z przekroczenia zezwolenia na przelot... Postanawiam "powozić" się po okolicy i lądować w moim punkcie docelowym. Tak też zrobiłem. Zdenerwowani moim przylotem gospodarze zawodów zakwaterowali i nakarmili mnie jednak. Nazajutrz przyleciał po mnie kolega z Gdańska. Ciekawe, że zębodół i szczeka prawie w ogóle mi nie dolegały, jeśli nie jadłem i nie mówiłem...

Po przylocie do Gdańska i gratulacjach poszedłem się nareszcie dobrze wyspać, a na drugi dzień, skracając moje zwolnienie lekarskie poszedłem do pracy. I tu rozpętano nade mną prawdziwą burzę! Okazało się, że radio i gazety podały wiadomość, że gdański pilot Waldemar Gross uzyskał diament do Złotej Odznaki Szybowcowej wykonując przelot docelowy 300 km z Gdańska do Leszna. Ha! Słyszał to i czytał nie tylko mój bezpośredni przełożony, ale i sam prof. Szewalski! Jak to się mówiło, "poproszono mnie na dywanik"... Musiałem wysłuchać o sobie najgorsze opinie i epitety, moim wyjaśnieniom - kiedy wreszcie dopuszczono mnie do głosu - nie dawano wiary. Wreszcie - zdesperowany - rozdziawiłem gębę i pokazałem poszarpane dziąsła, olbrzymi krwiak pokryty skrzepem. W końcu przecież uwierzono, że zwolnienie lekarskie nie było kłamstwem sfabrykowanym dla usprawiedliwienia nieobecności w pracy - przestępstwa, którego się dopuściłem dla sprawienia sobie przyjemności lataniem...

Tak to o mało co nie przyplaciłem mojego pierwszego "Diamentu" wylaniem z pracy!

Waldemar Gross

Mi-2 nad Saharą

Kiedy w 1978 roku w grudniu otrzymałem od inż. Henryka Gołębiowskiego, pracownika W.S.K. w Świdniku, propozycję wyjazdu na kontrakt do Libii w charakterze instruktora pilota śmigłowcowego w Libijskiej Akademii Lotniczej, przyjąłem ją bez dłuższego zastanowienia.

Perspektywa "polatania" w tym egzotycznym dla nas Polaków kraju była bardzo nęcąca. Nie bez znaczenia był też aspekt ekonomiczny takiego wyjazdu.

Po uzyskaniu bezpłatnego urlopu w dyrekcji Wojewódzkiej Kolumny Transportu Sanitarnego we Wrocławiu, gdzie byłem zatrudniony jako pilot w Zespole Lotnictwa Sanitarnego, pojechałem do Świdnika w styczniu 1979 roku, i tam oczekując na wylot załatwiałem niezbędne formalności, oraz brałem udział w

przebazowaniu zakupionych przez Libię śmigłowców Mi-2 do portu w Gdańsku.

W międzyczasie ustalono skład ekipy pilotów instruktorów, wyznaczonych do wylotu w pierwszym etapie. Byli to: Tadeusz Góra i Czesiek Dyźma ze Świdnika, Hipolit Mikołajewski z Zielonej Góry, Stefan Oczoś z Krakowa, Edek Złotucha z Pruszcza Gdańskiego i ja.

Po ponad dwumiesięcznym oczekiwaniu, termin wyjazdu ustalono na 17 marca. Wraz z grupą mechaników wylecieliśmy z Warszawy poprzez Zurych do Trypolisu. Lot nad Morzem Śródziemnym przywiódł mi na myśl opowieści kolegów pilotów z Z.U.A. o ich nadmorskich rajdach na jednosilnikowych samolotach rolniczych na trasie do Egiptu. Siedząc wygodnie w fotelu DC-8 i popijając colę, podziwiałem ich niewątpliwą odwagę lotniczą.

O podobnych wyczynach w latach dwudziestych i trzydziestych prasa donosiła na pierwszych stronach gazet. Dzisiaj są czymś powszednim.

Snując lotnicze wspomnienia wypatrywałem afrykańskiego brzegu. Wreszcie moim oczom ukazał się spalony słońcem, brązowy ląd, niczym nie przypominający naszego pięknego polskiego krajobrazu. Również architektura portu lotniczego w Trypolisie i rosnące wokół palmy odbiegały swoim wyglądem od warszawskiego Okęcia.

Po przybyciu do Misuraty, miasta, gdzie mieściła się uczelnia wraz z lotniskiem wojskowym, zamieszkaliśmy w osiedlu przeznaczonym dla zagranicznych pracowników Akademii. Warunki mieszkaniowe gwarantowały godziwy wypoczynek po wielogodzinnych, męczących lotach. Nasz przyjazd zbiegł się w jednym czasie z przybyciem do portu w Misuracie polskiego statku z pierwszą partią śmigłowców, zakupionych przez Libijczyków.

Przygotowanie do lotów szkolnych z kadetami rozpoczęliśmy po kilku dniach. Porozumiewanie się instruktorów z uczniami w języku angielskim w początkowym okresie sprawiało trochę kłopotów. Konieczne więc było korzystanie z pomocy naszych tłumaczy. W późniejszym okresie wielu instruktorów radziło sobie z tym problemem samodzielnie.

Rozpoczął się okres żmudnego szkolenia, który dla



Krzysztof Kaczanowski w libijskiej oazie

instruktorów, mechaników i wykładowców stanowi duże wyzwanie. Uciążliwością w pracy były temperatury otaczającego powietrza, które w południe przekraczały często 40 stopni. Loty na wieszanie oraz manewry nad ziemią na wysokości 2-3 m były bardzo wyczerpujące. Zainstalowany w kabinie wentylator spełniał jedynie rolę mieszadła rozgrzanego powietrza. Z ulgą przyjęliśmy rozpoczęcie lotów po kręgu i do strefy oraz po trasie.

Pilotaż w strefie, wykonywany na wysokości 600 m, nie wymagał już od instruktora takiej uwagi jak podczas wieszania, a obniżona o kilka stopni temperatura poprawiała samopoczucie. Loty nawigacyjne dla nas instruktorów miały również charakter krajoznawczo-poznawczy. Wykonywane częściowo nad pustynią były urozmaicone lądowaniami w terenie przygodnym na każdym punkcie zwrotnym.

Na zakończenie lotów trasowych zaplanowano przelot w głąb Sahary, do leżącej w odległości 640 km oazy Sabha. Dla uzupełnienia paliwa na trasie wyznaczono lotnisko w oazie Hun, odległej o 370 km od Misuraty. Wykreślona na mapie trasa przelotu pozbawiona była jakichkolwiek punktów orientacyjnych. Wyjątek stanowiła cieniutka niteczka z lewej strony linii drogi pierwszego odcinka trasy. Według objaśnień arabskiego oficera jest to szlak, którym poruszają się pojazdy zdążające przez pustynię na południe Libii. Zaznaczył jednocześnie, że odcinkami może być niewidoczny, gdyż częste pustynne wiatry zacierają na ziemi wszelkie ślady. Tak "podbudowani" poprosiliśmy oficera o dane radiostacji prowadzących w Hun i Sabha. Otrzymaliśmy je dopiero przed lotem, nie mając żadnej pewności, że środki te będą pracować.

Datę przelotu ustalono na 6 czerwca 1981 r. Start nastąpił o godzinie 9-tej rano, bez znajomości prognozy pogody na trasie. Występujące słabe zamglenie oraz pojedyncze chmurki na wysokości 250 metrów ograniczały widoczność do 4-5 km. Dwanaście maszyn, uformowanych w kolumnę kluczy, na wysokości 200 m skierowało się na południe. Pod nami widać liczne, rozrzucone w nieładzie arabskie gospodarstwa. Po kilkunastu minutach przelatujemy nad budowaną - również przez polski Budimex - szosą, która połączy Trypolis z Syrtą. Uwagę naszą zwraca okazały meczet przy szosie, wybudowany z myślą o podróżujących wyznawcach Allaha. Widząc moje zainteresowanie obiektem, mój uczeń poinformował mnie, że w świątyni tej często modli się płk Kaddafi, będąc przejazdem w tym rejonie. Mijamy leżącą po lewej stronie oazę Taurga. Pojedyncze chmury przekształcają się w jednolitą warstwę. Stopniowo obniżająca się ich dolna podstawa, zmusza nas do obniżenia wysokości lotu do 150 m. W tej sytuacji, prowadzący grupę nie widząc szans na dalszy lot pod chmurami, wydaje komendę na przebijanie chmur w górę... Rozluźniamy szyk i kolejno od przodu kluczami znikamy w białym puchu nabierając wysokości.

Nieoczekiwana "pokerowa" decyzja poparta widocznie wiarą w umiejętności instruktorów, okazała się najtrafniejszą z możliwych. Na wysokości 350 m. wypadamy z chmur. Widok błękitnego nieba nad nami przynosi odprężenie. Po 10 minutach chmury znikają, pogoda poprawia się zdecydowanie.

Tereny zamieszkałe pozostały za nami. Pod nami ciemna, nierówna skalista powierzchnia. Tu już zaczyna się pustynia skalna Hamada. Gdziekolwiek widać wysokie na kilkadziesiąt metrów wzniesienia w formie stożków o średnicy podstawy 50-80 m. Jakby ścięte u góry jakimś gigantycznym mieczem tworzą równą płaszczyznę, doskonale nadającą się na lądowisko dla śmigłowców.

Po upływie godziny ten księżycowy krajobraz ulega zmianie. Kolor bazaltu zmienia się stopniowo w piaskowy. Widoczne przed nami morze piasku świadczy o tym, że nadlatujemy nad pustynię piaszczystą zwaną Erg. Piaszczyste fałdy, rzeźbione pustynnymi wiatrami, przyciągają wzrok swoim pięknem. Oczywiście wyobraźni widzę tu jedynych mieszkańców tego nieprzyjaznego dla człowieka obszaru - jadowite węże i skorpioń.

Żadnych obiektów orientacyjnych. Brak sygnałów radiostacji prowadzącej w Hun. Jako prowadzący ostatnią trójkę mam w zasięgu wzroku całą grupę. Ta powietrzna karawana zawieszona nisko nad pustynią przedstawia niecodzienny widok. Oto polskie śmigłowce z libijskimi znakami, dowodzone przez polskich instruktorów zmagają się zwycięsko z budzącą respekt Sahara.

Pilotujący śmigłowiec mój uczeń, znudzony monotonią krajobrazu, coraz częściej przymyka powieki. Zbyt krótki nocny żołnierski wypoczynek oraz temperatura robią swoje. Po chwili zapada w drzemkę. Czekam, co dalej. Pozbawiona kontroli maszyna przechyla się w lewo - szybując. Ostro uderzam dłonią w drążek. Obudzony kadet nieudolnie ukrywa zmieszanie, zapewniając mnie jednocześnie, że zaśnięcie nie było, że wszystko O.K. Przyjmując wyjaśnienie, dziękując w myślach opatrności za to, że zdarzyło się to podczas lotu z instruktorem. Po chwili zajmujemy miejsce w szyku.

Minęła druga godzina lotu. Według obliczeń powinniśmy przebyć około 300 km, a więc do oazy pozostało jeszcze 20 minut lotu. Prowadzący grupę nawiązuje łączność z wieżą kontroli na lotnisku. Strzałka radiokompasu leniwie oscyluje w granicach zera. Wreszcie, po dwóch godzinach i 15 minutach lotu, na horyzoncie ukazały się zarysy niskich zabudowań i skupiska palm. Wokół murowanych i glinianych zabudowań widoczne są półka uprawne. Nawadniane rurociągami wodą ze studni głębinowych, są źródłem zaopatrzenia tubylców w zboże i warzywa.

Lotnisko położone jest 2 km na południe od oazy. Łądujemy na drodze do kołowania, Temperatura już przekracza 32 st. C, a to dopiero godzina 11.30. Gasząc pragnienie wodą przywiezioną w pojemnikach, dyskutujemy z kolegami na temat warunków życia tubylców w oazie. Ze zdziwieniem obserwujemy kołującą do startu Cessnę, wykonującą loty szkolne w ... tutejszym aeroklubie.

Po uzupełnieniu paliwa i uzyskaniu zgody na dalszy lot przez towarzyszącego nam oficera, startujemy do odległej o 260 km oazy Sabha. Docelowy odcinek trasy nie różni się niczym od poprzedniego. Brak obiektów orientacyjnych paradoksalnie ułatwia nawigowanie, ograniczając je do utrzymania obliczonego kursu i kontroli wskazań radiokompasu.

Sabha wita nas trudnym do zniesienia upałem ponad 45 stopni. Lotnisko okazuje się bazą wojskową, w której Włosi szkolą przyszłych pilotów samolotowych. Szukamy ochłody w hangarze, który jeszcze kilka tygodni temu służył jako lazaret polowy podczas konfliktu zbrojnego Libii z Czadem. Przy hangarze znajdujemy kran z wodą. Pomni zakazów picia nieprzegotowanej wody świadomie łamiemy go wszyscy. Stojący z boku kolega proponuje za puszkę zimnego "żywca" sto dolarów.

Przekonani o chwiejności hierarchii ludzkich potrzeb, z humorami wsiadamy do podstawionego autokaru, który zawozi nas do klimatyzowanego kasyna na obiad. Stąd jedziemy do oddalonego o kilka kilometrów, samotnie stojącego na wzgórzu hotelu. Serdecznie współpracujemy naszym koleg mechanikom, którzy w tym piekle, na betonowej płycie lotniska przystąpili do codziennych swoich obowiązków.

Następne kilka dni wypełnią nam loty szkoleniowe po trasach z wykorzystaniem radionawigacji.

Z nowymi przeżyciami, wzbogaceni o kolejne doświadczenia, wracamy do Misuraty.

Rajd nad Saharą potwierdził wysoką niezawodność śmigłowców w ekstremalnych warunkach pustynnych oraz był znaczącym wydarzeniem w pracy polskich instruktorów śmigłowcowych w Libii.

Krzysztof Kaczanowski, wrzesień 2001 r.

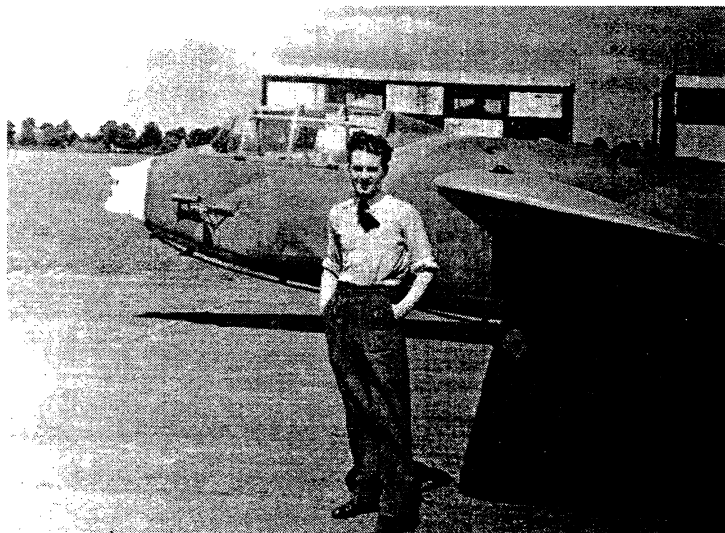
Henryk Kudliński



Urodziłem się 21 października 1919 roku, z matki Zofii Kopka i ojca Wacława Kudlińskiego. Naukę pobierałem w szkole powszechnej i gimnazjum im. T. Niklewskiego przy ul. Złotej w Warszawie, oraz w liceum pod nazwą: Szkoła Samochodowa i Lotnicza z Wydziałem Budowy Okrętów, przy ul. Wołoskiej w Warszawie.

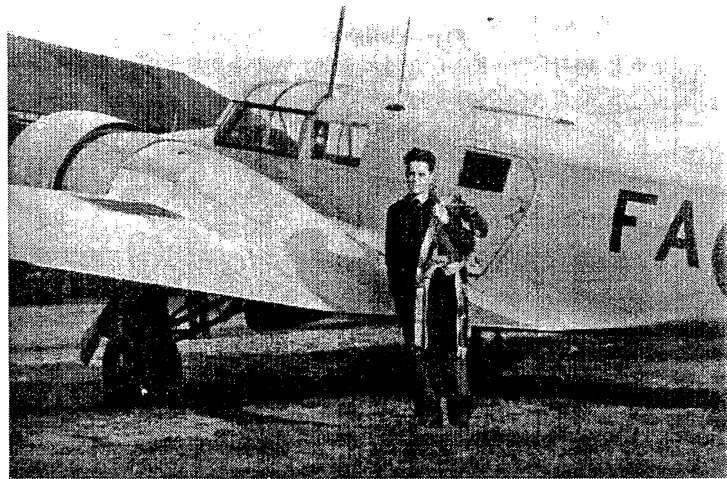
Przysposobienie Wojskowe Lotnicze w Masłowie koło Kielc ukończyłem w roku 1939, latając samodzielnie na samolocie RWD-8.

Po wybuchu wojny, 3-go września 1939 roku, opuściłem Warszawę, przekraczając granicę z Rumunią 17-go września 1939 roku. W styczniu 1940 roku przybyłem do Francji i zostałem wcielony do Lotnictwa Polskiego w stopniu: szeregowiec z cenzusem. Po upadku Francji, w końcu czerwca 1940 roku zostałem ewakuowany z Lotnictwem Polskim z portu Saint Jean De Luz do Anglii na okręcie Arrandora Star. Po kilku dniach podróży przybyliśmy do Liverpool, skąd skierowano transport do Ośrodka Lotniczego w Blackpool. W roku 1941 zostałem zakwalifikowany na kurs pilotażu 25(P)E.F.T.S. Hucknall, gdzie ukończyłem szkolenie na samolocie "Tiger-Moth" 20-go grudnia 1941, i zostałem przeniesiony na lotnisko Newton do nr 16 (P)S.F.T.S. na szkolenie na samolocie dwusilnikowym "Oxford". Ukończyłem je 17-go czerwca 1942 roku. Następnie przydzielono mnie do 7 A.G.S. Stormy Down, gdzie latałem szkoląc strzelców pokładowych na samolocie "Whitley". Mój następny przydział był ponownie na stację RAF Newton, dokąd skierowany zostałem 25-go września 1943 roku na kurs instruktorski, który ukończyłem



Przy szybowcu transportowym "Hotspur"

9 stycznia 1944. W okresie od 1 września 1944 do końca roku 1944 ukończyłem szkołę podchorążych w Szkocji i w stopniu podporucznika rozpocząłem pracę instruktorską w RAF Newton, gdzie pozostałem do rozwiązania tego Ośrodka Szkoleniowego w grudniu 1946 roku. W tym samym roku zostałem powołany przez Anglików na instruktora szkolącego na szybowcach



Przy "Oxfordzie"

transportowych typu "Hotspur", zaplanowanych na inwazję. Zabierały one około kilkudziesięciu żołnierzy. Szkolenie odbywało się w dzień i w nocy. W roku 1947 zostałem przeniesiony na instruktora na stację RAF Valley, z powrotem na samolot typu "Oxford". Tam ukończyłem służbę w RAF.

Podczas służby w lotnictwie przeszedłem wszystkie stopnie od szeregowca do porucznika.

W grudniu 1948 roku wstąpiłem do ROYAL PAKISTAN AIR FORCE w stopniu F/L (T-Kapitan). Latałem tam na samolotach "Dakota" i "Halifax" do Kaszmiru oraz na inne zadania, związane z operacjami wojskowymi. Loty te odbywały się z lotniska RPA Peshawar. Kilka miesięcy potem zostałem przeniesiony na lotnisko RPA Drigh Road, gdzie odbywałem loty, sprawdzając samoloty po dokonanych remontach.

W czasie mojej służby lotniczej latałem na następujących samolotach: Tiger-Moth, Oxford, Whitley III, IV, V, Anson, Magister, Master, Harvard, Hotspur, Dakota III, IV, Halifax VII. W sumie wylatałem 1700 godzin (w nocy 108), na szybowcach 77 godzin (w nocy 5).

Powyższe informacje oparte są na danych zawartych w moim "Pilot's Flying Log Book".

Po powrocie do Londynu pracowałem w banku. W roku 1950 wstąpiłem w związek małżeński z Polką Danutą Stańczykiewicz, córką Legionisty, która z matką Anną była wywieziona do Związku Sowieckiego w roku 1940. Następnie wraz z Armią gen. Andersa wyjechała do Iraku, Palestyny i do Anglii. Służyła w Lotnictwie jako WAAF.

W roku 1954 wyemigrowaliśmy do USA, osiedlając się w Chicago. Rozpocząłem pracę w Michigan Avenue National Bank, gdzie doszedłem do stanowiska Assistant Vice President. W międzyczasie ukończyłem bankowość w University of Virginia. W roku 1967 przeniosłem się do Parkway Bank na stanowisko Vice President, gdzie pracowałem do emerytury.

Po śmierci żony Danuty, ożeniłem się ponownie w roku 1991 z Polką Bożenną Gratys, będącą z zawodu prawnikiem.

W okresie zamieszkiwania w Chicago udzielałem się społecznie, pełniąc funkcje: prezesa Klubu Stowarzyszenia Lotników oraz prezesa Klubu Przyjaciół Warszawy.

Wysoko sobie cenię nadanie mi godności honorowego członka Klubu Lotników LOTECZKA, którego biuletyny czytam z dużą przyjemnością.

Henryk Kudliński, 28 stycznia 2002 roku.

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

KLUB LOTNIKÓW "LOTECZKA"

