

Biuletyn Loteczki



numer 4

październik 1999

STASZEK ŁUSZPIŃSKI

Urodził się 26.06.1931 r. we Lwowie w rodzinie Michała i Jadwigi z domu Rybicka. Ojciec był podoficerem zawodowym WP na służbie w 6 Składnicy Uzbrojenia we Lwowie. Mały Stanisław mieszkał z rodzicami w osiedlu wojskowym, na przedmieściach miasta. Rozpoczął edukację w szkole powszechnej we Lwowie w 1938 r. W tym też roku ma miejsce pierwszy kontakt z lotnictwem. Pomaga bowiem w przetaczaniu samolotu który z powodu braku paliwa nie dociągnął do lotniska na Skniłowie i lądował w zbożu nieopodal osiedla. Zafascynowany pięknem i potęgą latającej maszyny podjął decyzję - musi być pilotem.



Szkolenie szybowcowe w Rzadkowie, 1948 r.

W pierwszych dniach wojny jest świadkiem bombardowania Lwowa przez niemieckie bombowce. W połowie września z całą rodziną przenosi się do nowo wybudowanego domu tuż przy skniłowskim lotnisku, gdzie spędził całą okupację. Bliskość lotniska pozwala na obserwację trenujących tam myśliwców. W 1944 r. ponownie przeżywa silne bombardowanie miasta, tym razem przez sowieckie lotnictwo. Jedną z młodzieńczych zabaw w rozbrajanie pocisku lotniczego kończy się urazem oka, który w latach późniejszych będzie przyczyną zabawnych, ale i przykrych doświadczeń na komisjach lekarskich.

W 1946 r. osiedla się we Wrocławiu. Rozpoczyna naukę w Liceum Komunikacyjnym. Za namową starszego kolegi wstępuje do 11 Wrocławskiej Lotniczej Drużyny Harcerskiej i rozpoczyna krótki teoretyczny kurs szybowcowy przerwany jednak z powodu braku wykładowców. Wreszcie w 1948 roku odbywa szkolenie teoretyczne w ramach organizacji „Służba Polsce” na kursie kierowanym przez por. pil.

Ryszarda Wojtowicza. Przechodzi pozytywnie lekarskie badania sportowe i zostaje zakwalifikowany na szkolenie praktyczne na kurs szybowcowy w Rzadkowie koło Piły. W okresie od 1 sierpnia do 10 września odbywa szereg lotów na szybowcu SG-38 z gum linowych pod okiem instruktora Kolanowskiego i uzyskuje kategorię B.

Po powrocie do Wrocławia kontynuuje szkolenie na lotnisku aeroklubu w lotach za wyciągarką. W jednym z takich lotów na szybowcu „Jeżyk” trwającym 47 minut osiągnął wysokość 1000 metrów. W 1951 r. robi kurs holu u instruktora Jerzego Blitza. Kończy też naukę, zdaje maturę i rozpoczyna pracę w Biurze Projektów.

Jesienią 1951 r. powołany do wojska, odbywa służbę rekrucką w Batalionie Obsługi Lotnisk w Mierzęcicach. W styczniu 1952 r. skierowany do OSL w Dęblinie na kurs strzelców pokładowych samolotów szturmowych, po ukończeniu którego trafia do 5 Pułku Lotnictwa Szturmowego na lotnisko Szymany koło Szczytna. Od jesieni 1952 r. jest w składzie Kierowniczego Klucza Dowództwa (KKD) nowo powstającego 51 PLSz jako strzelec pokładowy samolotu IŁ-10 pilotowanego przez por. pil. Kazimierza Suchana. Wkrótce wraz z pułkiem zostaje перебазowany na nowe miejsce postoju Gdańsk-Wrzeszcz. Zdemobilizowany z dniem 15.10.1954 r. w stopniu kaprała powraca do aeroklubu.

W roku 1955 zdobywa srebrną odznakę szybowcową (nr 972) a w roku następnym odznakę złotą (nr 128). 13.09.1957 r. otrzymuje diamentową odznakę szybowcową (nr 32, FAI nr 67). Nadal podnosi kwalifikacje lotnicze uzyskując w 1958 r. uprawnienia instruktora szybowcowego i odbywając przeszkolenie na samolocie CSS-13. 18.07.1958 r. ustanawia rekord Polski w kategorii odległości przelotu otwartego na szybowcu dwumiejscowym Bocian z pasażerem Ryszardem Makowskim na trasie Lisie Kąty - Kniagin (ZSRR) uzyskując wynik 562,5 km. W całej karierze sportowej pięciokrotnie uczestniczy w Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie. 2.02.1959 r. rozpoczyna pracę jako instruktor szybowcowy w Centrum Szybowcowym w Lesznie. Wiosną 1962 r. przeniesiony zostaje na stanowisko szefa wyszkolenia Aeroklubu Jeleniogórskiego. Pracę instruktora kontynuuje w latach 1964-1968 w Aeroklubie Wrocławskim wykonując też usługi dla ZUA (Zakład Usług Agrotechnicznych) gdzie podejmuje pracę stałą od 1968 r. W 1969 r. zostaje pilotem kontraktowym na akcje opylania bawełny w Sudanie. Przez kolejne 4 lata odbywa loty o tym charakterze w Sudanie, Egipcie i Etiopii. W 1973 r.

zostaje zatrudniony w olsztyńskim oddziale ZUA latając równocześnie w oddziale wrocławskim aż do przejścia na emeryturę w 1991 roku. Ogółem wykonał na samolotach 35420 lotów w czasie 8405 godzin oraz 2880 lotów na szybowcach w czasie 1480 godzin. 18 razy skakał ze spadochronem.



Jako kierownik lotów w Lesznie

O jego wielkich kwalifikacjach instruktorskich świadczy przydomek nadany mu przez pilotów: „wódz chmurowców”. Umiejętność latania w chmurach na szybowcach świadczy o najwyższym kunszcie pilotażu.

Na szczególne podkreślenie zasługuje talent organizacyjny Staszka w przygotowaniu lotów. U niego po prostu latało się dużo. Potrafił zmobilizować nie tylko uczniów i pilotów ale i personel techniczny do takiego przygotowania lotów, że dzień lotny był zawsze efektywnie wykorzystany. O jego pracy instruktorskiej niech świadczą przykłady: jego uczeń – Eugeniusz Siedlecki zdobył w Jeleniej Górze w ciągu jednego roku wszystkie uprawnienia szybowcowe oraz wszystkie odznaki: srebrną, złotą i diamentową. On też wyszkolił Stanisława Witka, mistrza i rekordzistę Polski juniorów – Marka Moszczyńskiego oraz Teresę Ćwik (później Maszczyńską).

Jest aktywnym członkiem Klubu Lotniczego „Loteczka” od początku jego powstania. W roku bieżącym został wyróżniony przez kolegów okolicznościowym pucharem za całokształt działalności lotniczej. Mieszka we Wrocławiu, żonaty, ma dwóch synów.

Wojciech Sankowski

Trzy pasje Mietka Kozdry

Mieczysław Kozdra pozostaje z nami Lotkowiczami duchem cały czas, od chwili opuszczenia na stałe naszego miasta. Nie przeszkadza temu w najmniejszym stopniu te 400 km, jakie dzielą jego Kaczórki od Wrocławia.

Miałem przyjemność odwiedzić w ubiegłym roku jego piękną, położoną w lesie, posiadłość. Nie da się jej pomylić z innymi, przyległymi zabudowaniami, bowiem jego dom wyróżnia się piękną wieżą, strzelającą w niebo, niczym wieże na lotniskach. Dom, niezwykle gustowny, zdradzający talent twórczy gospodarza. Mietek bowiem (rocznik 1935, urodzony w Katowicach) to nie tylko talent w szybownictwie, w którym dwukrotnie bił rekordy Polski, ale i w dziedzinie sztuki.



Dom Mietka Kozdry

Uzdolnienia plastyczne ujawniły się u niego już w szkole. Później, już we Wrocławiu, związał się z gronem kolegów studiujących w Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych. Autentyczny kontakt z żywiołem i przyrodą, jaki dało mu lotnictwo, uwarunkowało go na barwę, przestrzeń, ruch i kształt. I tak zaczęła się jego następna pasja: malarstwo. Uzyskał wyróżnienia na wystawach indywidualnych i zbiorowych. Aby odnaleźć odpowiednią tematykę i klimat twórcy postanowił zmienić środowisko. Zamieszkał w centrum Rostocza, na Zamojszczyźnie.

Jego obrazy znajdują się w prywatnych zbiorach w Niemczech, Australii, Meksyku, Austrii, Kanadzie i USA. Są też w instytucjach państwowych i w trzech obiektach sakralnych w Polsce.

Ostatnia jego większa wystawa miała miejsce w sierpniu b.r. w Kielcach. Obecnie namalowane przez niego obrazy można oglądać w Krasnobrodziu.

Trzecią pasją Mietka jest dziennikarstwo. Obecnie pracuje nad książką w której zamieści opowiadania w formie anegdot. Chętnie zamieści w niej opowiadania kolegów z „Loteczki”. Książkę zamierza wydać jeszcze w tym roku.

Mietkowi przesyłam nasze biuletyny. Uważa, że ich wydawanie to znakomity pomysł. Niżej drukujemy jego opowiadanie, dotąd jeszcze nie publikowane.

Stanisław Błasiak

Niemowlę w przestworzach

Już średnio zawansowany pilot latający na szybowcach dostreaga, iż poszczególne egzemplarze, mimo że są tego samego typu zachowują się w locie dziwnie. Niektóre szybowce mają swoją historię, a o ich zachowaniach w locie krążą najrozsadniejsze opowiadania i dyktetyki. Pilot, któremu na odprawie wyznaczono egzemplarz o dziwnej - by nie powiedzieć złej reputacji skrupulatnie oglądał go na płycie przed hangarem jak dżokej konia przed wyścigiem. Pozornie taki egzemplarz nie różni się niczym od innych.

Dzielny lotnik, uprzedzony o narowistości przydzielonego mu szybowca stara się dociec gdzie leży przyczyna takiej o nim opinii. Zagląda do kabiny, porusza wszystkimi dźwigniami. Obchodzi dookoła szybowiec, obmacuje usterzenie ogona oraz lotki na skrzydłach w poszukiwaniu ewentualnych luzów, unosi skrzydła do poziomu i szybko nimi potrząsa, sprawdzając elastyczność płatów. Stwierdziwszy że wszystko działa prawidłowo zachodzi w głowę, dlaczego piloci unikają jak zarazy latania na tym szybowcu.

Odpowiedź otrzymuje niebawem, ruszając na podbój podniebnych szlaków. Pierwsze objawy dziwnych zachowań szybowca pilot może dostrzec już przy starcie. Mimo wystarczającej szybkości do oderwania się od murawy lotniska w ślad za startującym samolotem - nie udaje się go podnieść ruchem steru. W następnej chwili niespodziewanie wyskakuje jak piłka.

W krążeniu niby zachowuje się poprawnie lecz po chwili ześlizguje się w środek krążenia, by następnie wykazywać tendencję wyslizgu. Gwałtowne reakcje sterami na takie zachowanie przynoszą efekt ze znacznym a tym samym denerwującym opóźnieniem. Po chwili to „jędzowate” zachowanie zanika, aby objawić się niechęcią „centrowania” w noszeniu termicznym.

W dalszym locie może przez pewien czas nie objawiać swoich narowów, gdy nagle zrywa się w korkociąg, bez charakterystycznego drżenia płatów sygnalizującego zmniejszenie się szybkości lotu poniżej minimum.

Ładowanie na takim egzemplarzu wymaga również nie lada sztuki, aby zatrzymać się zgodnie z wymogami na linii wyłożonego znaku. Szybowiec pozwala sobie lądować grubo przed, a innym razem - za wyznaczonym miejscem, i to nie z winy pilota, który z reguły precyzyjnie obliczył ścieżkę schodzenia, nie z winy hamulców aerodynamicznych, nie z winy bocznego wiatru. „Bestia”, mimo poprawnej szybkości i odpowiedniego kąta lotu, w sposób niewytłumaczalny niesie się tuż, tuż nad ziemią, w nieskończoność...hen, pod granice lotniska. Przy innej okazji, w identycznych okolicznościach przywiera do murawy lotniska jak bryła betonu.

W trakcie lotu zdarza się pilotowi popełniać drobne przewinienia pilotażowe, które normalne szybowce sygnalizują typowymi świstami lub buczeniem. Feralny szybowiec demonstruje przy owych błędach przebogatą gamę zawodzących, groźnych jęków i trzasków, jak gdyby w agonii miał się za chwilę rozlecieć w kawałki.

Swego czasu, gdy przebywałem na obozie treningowym w Białymstoku, przydzielono mi szybowiec, którego zła sława sprawiła, iż zdemontowany stał w najdalszym kącie hangaru. Z braku innych szybowców, które już odeszły na trasę chcąc nie chcąc wytaszczyłem mój przydział z hangaru. Bez problemów udało mi się go szybko zmontować, co biorąc pod uwagę złą opinię o nim, było już nie lada wyczynem. Swornie weszły w swoje gniazda jak naoliwione, co nie zawsze udaje się za pierwszym razem przy mocowaniu skrzydeł do kadłuba. Podłączenia popychaczy sterów udało się dokonać nad podziw szybko. Szybowiec pomalowany lakierem lśnił nieskazitelnie. Przyrządy pokładowe były sprawne. Całość wywarła na mnie dobre wrażenie. Zaciągnęliśmy „cacko” na start. Zasiadłem wygodnie w kabynie sposobiąc się do lotu. Wreszcie wystartowałem. Lot na hoku za samolotem przebiegał bez problemów. Pomny przestróg kolegów na temat dziwnego egzemplarza, który miałem zaszczyt pilotować, prowadziłem szybowiec niezwykle czujnie. Po wyczepieniu w kominie termicznym postanowiłem uzyskać pułap chmur w płaskim krążeniu. Szybowiec reagował na stery poprawnie, a odgłos przecinanego powietrza miał tonację miłą dla ucha. Zachodziłem w głowę czym w przeszłości szybowiec zgrzeszył zasługując na fatalną opinię.

Gdy strzałka wysokościomierza dotarła do liczby 1200 metrów usłyszałem wyraźne kwilenie i jęk płaczącego dziecka. Takiego głosu nie słyszałem w mojej wieloletniej karierze lotniczej jeszcze nigdy. Jęki i płacz dziecka to się nasilały to malały w zależności od głębokości wykonywanych zakrętów. Zacząłem bowiem badać przy jakiej konfiguracji lotu wydobywają się dźwięki zza moich pleców. Przy ostrym zakręcie a tym samym zwiększonej sile odśrodkowej, „coś” energicznie protestowało płaczem. To

„coś” ponad wszelką wątpliwość zidentyfikowałem jako płacz dziecka. Konstrukcja żadnego szybowca nie mogła wydobywać tak załosnych, przerywanych dźwięków. Moje doświadczenie oficera służby kryminalnej kazało podejrzewać, iż wyrodna matka podrzuciła noworodka ukrywając go w bagażniku mojego szybowca.

Pod presją sytuacji w jakiej się znalazłem wywołałem przez radio start:

- Kwadrat! Tu Mucha 1425, zgłoś się!

- Mucha, tu Kwadrat! Co masz do mnie - odezwała się ziemia. Siłąc się na bardzo swobodny ton zakomunikowałem:

- Kwadrat! Tu Mucha 1425. Mam na pokładzie płaczące dziecko. Schodzę do lądowania.

W eterze zaległa cisza. Po chwili odezwali się koledzy będący w powietrzu, gdyż wszystkie radiostacje pokładowe pracowały na tej samej częstotliwości.

- Andrzeju, zmień małemu pieluchę, bo ma mokro - zalecił jeden. - Nie zapomnij posypać pudrem pupci, zaproponował drugi. Harmider w eterze był nie do opisania. Sywały się rady nie z tej ziemi.

Wreszcie odezwała się ziemia zalecając ciszę radiową. - Mucha! Tu kwadrat. Humor masz nie na miejscu, oczekuję powagi, co masz do zakomunikowania?

Zreflektowałem się. Moja pierwsza informacja rzeczywiście musiała zostać odebrana jako wątpliwe poczucie humoru.

Trudno, musiałem brnąć dalej tym bardziej, że płacz dziecka był przeraźliwy.

- Kwadrat! Tu Mucha. Jestem przytomny i nie jest mi do śmiechu. Sami posłuchajcie co słyszę. Mikrofon skierowałem w kierunku wydobywającego się głosu. Po chwili ziemia zadysponowała:

- Mucha! Tu Kwadrat, ładuj natychmiast, słyszymy. Mimo wszystko jest przygotowany probierz trzeźwości.

No, tylko tego brakuje do afery - pomyślałem. Powoli, krążąc i wytracając wysokość schodziłem do lądowania. Płacz dziecka jak gdyby lekko ucichł. Co to będzie jeżeli odgłos, który brałem za płacz dziecka okaże się odgłosem konstrukcji pracującej pod wpływem przeciążeń. Strach pomyśleć jaka „sława” o mnie pójdzie w świat.

Wylądowałem w pobliżu wyłożonego znaku. Natychmiast obstał mnie kto żyw na lotnisku. Otworzyłemabinę. Wszyscy nachylili się w moim kierunku, nasłuchując. A tu...cisza!

Gdzie to dziecko, dopytywali się dziwnie uśmiechający koledzy. Zdesperowany wylałem z kabiny. Podszedłem do końcówki skrzydła i energicznie nim potrząsałem. Efekt był piorunujący. „Dziecko” rozdarło się w niebogłose. A ja w dalszym ciągu szarpałem skrzydłem jak w transie. „Dziecko” wyło. W słuchaczy jak gdyby grom strzelił. Obskoczyli szybowiec ze wszystkich stron, zaglądając we wszystkie możliwe otwory. Zdemontowano w mig fotel.

W pewnej chwili ktoś zawołał jak ze studni: - Jest troje dzieci i matka. Czują się dobrze. Był to głos szefa wyszkolenia, który wczuł się do połowy kadłuba. Wreszcie wygramolił się, trzymając w rękę kotkę i trzy małe kocięta.

Mój honor został uratowany. Probierz trzeźwości okazał się nie potrzebny.

Mieczysław Kozdra



KU PAMIĘCI TADZIA SKAŁACKIEGO

W sobotę 18 września b.r. kilkadziesiąt osób z „Loteczki”, GOBLL-u, Zespołu Lotnictwa Sanitarnego i gości prywatnych wzięło udział w uroczystości poświęcenia nagrobka Tadzia Skałackiego na polu nr 27 Cmentarza Grabiszyńskiego. Zbigniew Gajewski zapoznał zebranych z historią wykonania nagrobka. Ojciec Dominik, który całą noc jechał na tą uroczystość z Przemyśla, dokonał poświęcenia grobu.

Stanisław Babiarz przypomniał najważniejsze fakty z bogatego życia Tadeusza Skałackiego, wielce zasłużonego dla lotnictwa polskiego a szczególnie wrocławskiego.

Grób pokryły kwiaty i znicze. Syn Tadzia – Zdzisław podziękował wszystkim którzy poparli tę społeczną akcję.



Zebrani uczcili też pamięć naszych zmarłych Kolegów: Maćka Majewskiego, Jana Żaka i Józefa Bujaka, składając kwiaty i paląc znicze na ich grobach w obecności naszego Ojca duchowego – Dominika M. Orczykowskiego.

Podziękowania złożyli: telefonicznie brat Tadeusza Skałackiego – Stanisław, mieszkający w Niemczech oraz listownie siostra Teresa, mieszkająca w Krakowie. Stanisław miał przed wojną szereg sukcesów w modelarstwie. Trzykrotnie wygrał zawody ogólnopolskie, zdobywając nagrody w postaci m. in. zegarka marki Longines i radiodiodniaka. Z ośmiu osób z rodziny wysłanych na Sybir wojnę przeżyły tylko dwie. Pani Teresa skorygowała drobne nieścisłości w tekście z poprzedniego biuletynu:

1. 3 morgi dzierżawił nie dziadek Kazimierz a ojciec Władysław,
2. Ojciec Władysław zamieszkał po wojnie we Wrocławiu u Tadzia przy ul. Kościuszki 175. Mama Tadzia z jego siostrą Teresą mieszkały wtedy w Krakowie.
3. Cynkowy bęben pralki był nieruchomy. Obracał się tylko bakelitowy krążek.

Koszt budowy nagrobka wyniósł 2750 zł. Zebrano 2923 zł. Nadwyżka wynosi 173 zł. W uchodzącym za najtańszy we Wrocławiu punkcie sprzedaży nagrobków granitowych, na terenie Kolejowej Ekspedycji Towarowej przy ul. Suchej, najtańszy nagrobek kosztuje 4000 zł. Tym większe nasze podziękowanie Władysławowi Jerzykowi za to wspaniałe dzieło.

NASZE FINANSE

Według stanu na 1 października na książeczce PKO mamy zgromadzone 1270 zł. Ponadto 30 zł jako pogotowie kasowe. Na sumę tą składają się:

- 635 zł przekazanych prywatnie przez Tadzia Janego
- 173 zł nadwyżki z kwoty zebranej na nagrobek Tadzia
- 40 zł przekazał Kazimierz Rossa
- 50 zł przekazał Stanisław Błasiak
- reszta pochodzi z naszych składek rocznych i dobrowolnych wpłat złożonych przy okazji rozdawania biuletynów.

Proponujemy utworzenie specjalnego „FUNDUSZU PAMIĘCI I SOLIDARNOŚCI” którego celem byłoby uczczenie naszych nie żyjących członków i ewentualna pomoc osobom jej potrzebującym. W funduszu mogłyby się znaleźć nadwyżka (173 zł), kwoty złożone przez ofiarodawców oraz nasze dobrowolne datki złożone w przyszłości. Tadzio Jany jest za takim rozwiązaniem.

POMOC DLA PANI GRAŻYNY

Podczas pierwszego spotkania u Tadzia Dobrocińskiego w dniu 5 czerwca b.r. zebrałem 105 zł z tytułu sprzedaży kosmetyczek, czapeczek, itp. Po dodaniu od siebie 15 zł sumę 120 zł wpłaciłem 3 sierpnia b.r. na konto „Fundacji na rzecz Ratownictwa Lotniczego im. B. Arendarczyka i J. Rybickiego”, ul. Kpt. M. Medveckiego 3, 32-083 Balice, PBK S.A. III o/Kraków, nr 11101330-605393-2700-1, z przeznaczeniem dla Pani Grażyny Arendarczyk, której mąż, pilot krakowskiego pogotowia lotniczego zginął w wypadku śmigłowcowym w Tatrach. Pani Grażyna będąc w trudnej sytuacji materialnej jest chora na stwardnienie rozsiane. Ma na utrzymaniu dziecko.

Stanisław Błasiak

DOBROSZÓW OLEŚNICKI PO RAZ DRUGI



Ponownie zaprosił nas do siebie Tadzio Dobrociński, do którego udaliśmy się w sobotę 18 września zaraz po uroczystości na Cmentarzu Grabiszyńskim.

Bardzo nas ucieszyła obecność naszych przyjaciół, którzy przyjechali do nas z daleka a mianowicie Państwa Adaminy i Wacława Kozielskich, Maxi Paszyc, Józia Młocka no i Waldka Miskurki. Atmosfera jak zwykle była wspaniała.

Na naszym spotkaniu Zbyszek Gajewski wręczył Waldkowi Miskurce „Błękitne Skrzydła” przyznane mu przez „Skrzydlatą Polskę” za dokonania 1997 r. (!) a przywiezione z Warszawy przez Staszka Błasiaka.

TELEFONY

Anna i Zbigniew Chrząszcz – 339 16 08 (zmiana)
Tadeusz Dobrociński – 315 43 23 (nowy)
Władysław Jerzyk – (074) 67 72 57 i 0 601 494 490
Tadeusz Krzystek – 0 044 171 3731 083

NOWI CZŁONKOWIE „LOTECZKI”

- Władysław Jerzyk – jest wielkim entuzjastą lotnictwa, którym „zaraził” się podczas lotów na śmigłowcach w Poznaniu. Lata intensywnie w Aeroklubie Dolnośląskim na własnym „letadle” i na samolotach. W b.r. uzyskał licencję pilota samolotowego.

- Tadeusz Krzystek – Pochodzi ze Śląska Cieszyńskiego, obecnie mieszka w Londynie. Zaczął latać na szybowcach przed wojną. Podczas wojny był w Anglii mechanikiem lotniczym, następnie działacz Polskiego Klubu Szybowcowego w Lasham. Wieloletni członek Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Lotników Polskich z siedzibą w Londynie. Po jego rozwiązaniu 5 czerwca b.r. – skarbnik fundacji utworzonej przez SPL.

ADRES KORESPONDENCYJNY:

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

KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”



Redagują: Stanisław Błasiak, Zbigniew Gajewski, Wojciech Sankowski.