

Biuletyn Loteczki



numer 40

kwiecień 2002

KOLEJNY JUBILEUSZOWY,

bo już czterdziesty numer BIULETYNU LOTECZKI oddajemy w ręce członków i sympatyków Klubu. Choć to poważny powód do okazjonalnej fety, rezygnujemy z przeżycia jej na łamach biuletynu, rezerwując sobie prawo do niej podczas spotkania u Tadeusza Dobrocińskiego w sobotę 27 kwietnia br., kiedy to ten numer ujrzy światło dzienne. Warto przy okazji przypomnieć, że to właśnie u Tadeusza, na wiosennym spotkaniu 5 czerwca 1999 roku, a więc przed trzema laty, ukazał się pierwszy numer biuletynu, datowany na maj 1999 r. Obecnie każdy numer ma nakład około 200 sztuk i jest czytany regularnie nie tylko w Polsce, ale i w kilku krajach Europy, w Australii, w Kanadzie i w USA.

Redakcja, życząc Szanownym Czytelnikom miłej lektury ZAPRASZA DO WSPÓŁPRACY!

PIERWSZE WTORKI MIESIĄCA

będą dniami stałych spotkań członków i sympatyków Klubu Lotników LOTECZKA, poczynając od 7 maja br. Taką decyzję podjęto na ostatnim zebraniu w dniu 9 kwietnia, na którym z wielką przyjemnością przywitaliśmy nasze sympatyczne Koleżanki: Stasię Antoszewską, Danusję Witek oraz Panią Mieczysławę Łoń, która swój sentyment do LOTECZKI zadeklarowała złożeniem zgłoszenia, wnioskującego o przyjęcie Jej w poczet członków Klubu. Z wielką radością powitaliśmy również Staszka Łuszczyńskiego i Kazia Drzewińskiego, którzy po zabiegach chirurgicznych wracają do zdrowia.

Ponadto na spotkanie przybyli: Paweł Bamberski, Janek Baran, Jurek Bem, Staszek Błasiak, Zbyszek Bukowski, Mietek Catewicz, Tadek Dobrociński, Zbyszek Gajewski, Alek Ilukiewicz, Tadek Jany (późno), Zenek Jewstrat, Krzysiu Kaczanowski, Zenek Konik, Edek Ligocki, Zdzisław Majewski, Herbert Majnusz, Zygmunt Małecki, Zbyszek Materna, Wacek Mazur, Tadek Mirowski, Zdzisław Modelski, Jurek Musiał, Olek Pawlikiewicz, Jurek Popiel, Mietek Przybylski, Zbyszek Radomski, Włodek Ruśkiewicz, Edek Sobczak, Adam Sokulski i Staszek Sójka z synem Tomkiem, jak zwykle niezawodnym. Przybyli również sympatycy LOTECZKI, Panowie: Bogdan Ginter, Andrzej Maszczyński i Jerzy Nowak. Duchem natomiast było z nami wielu innych członków, a zwłaszcza Halinka i Andrzej Grobelni, którzy podczas zebrania dojechali do Wrocławia, będąc w drodze do Francji.

Największą atrakcją zebrania była możliwość przewertowania KSIĘGI PAMIĘCI Klubu Lotników LOTECZKA, niezwykłego dzieła, autorstwa niezwykłego człowieka, STASZKA SÓJKI. Staszek pokazał owoc swej rocznej pracy, której rozmach, forma, a przede wszystkim zawartość czynią ogromne wrażenie. Dzieło to nie ma swego odpowiednika na taką skalę w całej historii lotnictwa polskiego. Kilku kolegów wyraziło chęć kupienia kopii KRONIKI za każdą cenę. Sądzić należy, że chętnych do kupienia kopii będzie z czasem przybywać. Wcześniej

jednak Staszek jeszcze nad oryginałem trochę popracuje, bowiem sporo członków nie przysłało Mu swego życiorysu, o co autor dzieła wciąż apeluje!

Miło poinformować, że Zbyszek Bukowski został ponownie wybrany przewodniczącym Sądu Honorowego Aeroklubu Polskiego na ostatnim Zejeździe. Serdeczne gratulacje!

Zbyszek Bukowski zapowiedział też, że 5 maja odbędą się w Lesznie uroczystości, związane z jubileuszem 50-lecia lotnictwa sportowego w tym mieście. LOTECZKA ŻYCZY Z TEJ OKAZJI WSZYSTKIM PRACOWNIKOM I DZIAŁACZOM CENTRUM SZYBOWCOWEGO I AEROKLUBU LESZCZYŃSKIEGO DAŁSZYCH SUKCESÓW I POMYŚLNOŚCI!

Zygmunt Małecki pod koniec spotkania poinformował kolegów o akcji agrolotników w Iranie, skąd co dopiero wrócił po wielomiesięcznym pobycie, którego ostatni tydzień spędził w jednym pokoju wspólnie z Witkiem Kęsoniem.

Stanisław Błasiak

URODZINY, IMIENINY

Serdeczne życzenia kwietniowym i majowym Jubilatam! Są to:

- 1. 04. Wiesław Matuszewicz, 59 lat,
- 24. 04. Jerzy Musiał, 65 lat!
- 1. 05. Witold Kęsoń, 56 lat,
- 4. 05. Cezary Kopeć, 33 lata,
- 29. 05. Paweł Bamberski, 57 lat,
- 31. 05. Wacław Kozielski, 78 lat,
- 31. 05. Mirosław Królikowski, 63 lata,
- 31. 05. Witold Raczyński, 65 lat!

Równie serdeczne życzenia kierujemy do majowych Solenizantów: Marii, Stanisławy, Zofii, Aleksandry, Zygmunta, Waldemarów, Grzegorzów, Stanisławów, Franciszka i Andrzejów.

Redakcja biuletynu

ROCZNICE ŚMIERCI I URODZIN

13 kwietnia – 103, płk pil. Bolesława Orlińskiego, *urodziny*
13 kwietnia – 12, Mariana Sypniewskiego,
19 kwietnia – 8, Stanisława Witka,
27 maja – 10, Achila Rudnika.

WSPOMINAMY ICH CIEPŁO. CZEŚĆ ICH PAMIĘCI!

WÓZEK

do transportu szybowców Aeroklubu Wrocławskiego wyremontowali społecznie w okresie od 6 marca do 18 kwietnia br. znakomici LOTKOWICZE: E. Ligocki, J. Kopeć, M. Bisek, M. Miedziak (który użyczył ponadto pomieszczenia do remontu), i Wł. Ruśkiewicz, korzystając również z konsultacji T. Janego. Wydali na to zaledwie 1326 zł, (zwykle taki remont kosztuje około 9000 zł). Wózek umożliwia ściąganie wszystkich szybowców aeroklubu. **CHWAŁA KOLEGOM!**

Stanisław Błasiak

General brygady pilot inżynier Ludomił Antoni Rayski

1892 – 1977

W dwudziestą piątą rocznicę śmierci

W kwietniu mija dwudziesta piątą rocznica śmierci gen. Rayskiego, żołnierza, człowieka o niepospolitych zaletach, wielkiego Polaka. Warto o tym pamiętać podczas pobytu w Katedrze Polowej WP w Warszawie, gdzie w jej murach zostały złożone prochy generała.



Urodził się 29 grudnia 1892 roku w Czaśławiu pod Krakowem. Wychowany w domu prześląkniętym atmosferą tęsknoty za niepodległą Polską. Edukację rozpoczął w gimnazjum w Krakowie w 1902 roku, później uczył się w Krośnie gdzie w 1909 r. złożył maturę. Przed wojną rozpoczął studia na Politechnice Lwowskiej. W latach 1912-14 należał do Związku Strzeleckiego. Po wybuchu I wojny światowej wstąpił w szeregi Legionów Piłsudskiego. Po przystąpieniu do wojny Turcji został powołany w szeregi jej armii jako posiadający obywatelstwo tureckie (ojciec po Powstaniu Styczniowym osiadł w Turcji). Uzyskał przydział do lotnictwa. Latał bojowo w okolicach Dardaneli i wojnę zakończył w stopniu porucznika. W styczniu 1919 r. przedostał się do Odessy, do oddziałów gen. Żeligowskiego. Powraca do Polski w czerwcu 1919 roku jako dowódca eskadry lotniczej przemianowanej wkrótce na 10. Eskadrę Lotniczą.

Jako uczestnik wojny polsko-bolszewickiej odznacza się odwagą w lotach bojowych na froncie. Za dowodzenie 7 i 21 Eskadrą Lotniczą wielokrotnie wyróżniany i nagradzany. W 1920 r. obejmuje stanowisko komendanta Wyższej Szkoły Pilotów na Ławicy. W wyniku kolejnych weryfikacji w latach 1920-22 awansuje ze stopnia porucznika do stopnia podpułkownika. Awans na pułkownika otrzymuje w sierpniu 1924 r. W roku następnym kończy kurs dokształcający w Wyższej Szkole Wojennej i w maju 1926 r. zostaje mianowany szefem Departamentu Lotnictwa. Przez następne

lata sprawowania tej funkcji stara się naprawiać błędy poprzedników. Uporczywie walczy o racjonalne zakupy sprzętu, o rozwój produkcji krajowej i poziom wyszkolenia personelu latającego.

W styczniu 1934 roku otrzymuje awans na generała brygady. W ciągu 13 lat pełnienia funkcji dowódcy lotnictwa doprowadził do budowy w Polsce nowoczesnych fabryk lotniczych i stworzył grunt pod rozwój polskiej myśli lotniczej. Zaowocowało to powstaniem oryginalnych i cenionych za granicą konstrukcji lotniczych. Sam, zmagając się ze skostniałą biurokracją i niekompetencją decydentów, wielokrotnie protestował przeciwko ograniczaniu własnych kompetencji, co przysporzyło mu wielu wrogów. Ostatecznie podał się do dymisji w marcu 1939 roku.

Wysłany do Anglii w sprawie zakupów sprzętu dla polskiego lotnictwa wojskowego powraca do kraju na dwa tygodnie przed wybuchem wojny. We Wrześniu 1939 r. jego prośby o przydział bojowy zostają odrzucone. Ostatecznie władze powierzają mu nadzór nad ewakuacją polskiego złota i 18 września przekracza granicę Polski. Przez Rumunię przedostaje się do Francji. Ponownie prosi o przydział do jednostki liniowej. Bez skutku. Rozgoryczony, rozpowszechnia wśród lotników napisany przez siebie „Memoriał paryski”, którego styl daleki jest od przyjętych w wojsku kanonów dyscypliny. Jego treść i odmowa wyjazdu do obozu w Carisay powodują, że Rayski zostaje oddany pod sąd wojenny i skazany na 10 miesięcy więzienia. Wyrok nie został wykonany.

Rayski chciał walczyć. Zgłasza się na ochotnika na wojnę fińsko-radziecką lecz ta właśnie się kończy. Wraca do Paryża pod który podchodzą już Niemcy. Odpływa do Anglii i zostaje umieszczony w obozie Rothesay w Szkocji. Wreszcie w 1941 r. po interwencji władz brytyjskich został zwolniony i przyjęty do RAF rozpoczynając służbę jako pilot ferry. Lata nad Afryką Północną i Azją. Po śmierci gen. Sikorskiego przyjęty do Polskich Sił Powietrznych i awansowany na kapitana obejmuje funkcję Dowódcy PSP na Środkowym Wschodzie.

Proces oczyszczenia go z zarzutów rozpoczął się w lutym 1944 r. od uchwały Sądu Honorowego dla generałów o nie stawianiu gen. Rayskiego przed sądem. Zdemobilizowany w kwietniu 1949 r. przez wiele następnych lat pracuje w zawodzie kreślarza. Przez sześć lat piastuje funkcję prezesa Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii, a do śmierci pozostaje członkiem Komitetu Honorowego SLP. Pełne oczyszczenie od zarzutów nastąpiło 2 kwietnia 1977 r. przed komisją gen. dyw. Zygmunta Bohusza-Szysko. Zmarł w Londynie dziewięć dni po tym fakcie, 11 kwietnia 1977 roku. Prochy złożono na Cmentarzu w Newark. W maju 1993 roku prochy Rayskiego sprowadzono do Polski i złożono w Katedrze Polowej WP w Warszawie.

Wojciech Sankowski

POCZĄTKI WROCŁAWSKIEGO GOBLL-u

Wacław Kornaszewski

O powstaniu placówki medycyny lotniczej w stolicy Dolnego Śląska zadecydowało wiele okoliczności. Bezpośrednio po wojnie we Wrocławiu bardzo szybko rozwijało się środowisko lotnicze, w tym również na wyższych uczelniach wrocławskich. Wśród młodzieży studenckiej istniało wielu entuzjastów lotnictwa czynnie uprawiających sporty lotnicze: samolotowy, szybowcowy, spadochronowy. W tej atmosferze budziły się idee łączenia kierunku studiów z lotnictwem. Na Politechnice i na ówczesnym Wydziale Lekarskim Uniwersytetu we Wrocławiu tworzyły się grupy czynnie związane z lotnictwem. W rezultacie tych tendencji w 1947 roku nawiązano kontakt z ówczesnym CIBLL-em w Warszawie, w sprawie odbywania stażów specjalistycznych w tym Instytucie. Pierwszym stażystą był student, pilot samolotowy i szybowcowy Wacław Kornaszewski. Od tej pory nawiązał się bardzo ścisły kontakt fachowy, służbowy i naukowy pomiędzy grupą jeszcze niedoświadczonych medyków a lekarzami specjalistami medycyny lotniczej.

W 1950 r. powstała przy Poradni Sportowo-Lekarskiej we Wrocławiu placówka badań lotniczo-lekarskich oraz uruchomiono tu pierwszą w Polsce stałą komorę niskich ciśnień. W komorze tej od 1950 r. przeprowadzano badania pilotów szybowcowych latających na wysokościach do 1000

m. Badano uczestników obozów falowych w Jeleniej Górze, w tej liczbie słynnych szybowników radzieckich z Marijewą na czele. Doświadczenie w badaniach przydatności do lotów wysokościowych oraz badania kandydatów do lotnictwa znacznie ułatwiły uruchomienie nowej placówki lotniczo-lekarskiej we Wrocławiu, w oparciu o zespół młodych lekarzy, którzy już interesowali się medycyną lotniczą od kilku lat. W tych warunkach powstał dnia 1 kwietnia 1952 r. Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich.



Z ramienia ówczesnej Ligi Lotniczej całą organizację Ośrodka przygotował skrupulatnie płk lek. Jakubiec, który pomimo trudności wywalczył dla Ośrodka cenny sprzęt, aparat rentgenowski i elektrokardiograf. Gdy po roku zastąpił go ppłk lek. Jerzy Bibrych, Ośrodek miał już własną kadrę lekarską i podstawowe wyposażenie.

Wśród organizatorów i pierwszych lekarzy znaleźli się między innymi: doc. dr habil. Wacław Kornaszewski, prof. dr Stanisław Iwankiewicz (specjalista laryngolog), dr Grzegorz Agopsowicz (specjalista laryngolog). Nadto w pierwszym zespole pracowali specjaliści okuliści: doc. dr Alfred Huszcza, dr Stanisław Wróbel, specjaliści interniści: prof. dr Seweryn Łukasik, dr Mieczysław Korduba, specjaliści chirurdzy: doc. dr Anatol Kustrzycki, doc. dr Bader, doc. dr August Wasik.

Specjaliści GOBLL-u zawsze byli ściśle związani z odpowiednimi Katedrami Akademii Medycznej. Zapewniało to właściwy poziom pracy. W drugim roku istnienia do Ośrodka z CIBLL-u z Warszawy przeniosła się mgr Dębicka, która rozpoczęła tu badania psychologiczne. Niestety zginęła ona tragicznie w wypadku komunikacyjnym. Wielkim krokiem naprzód była organizacja działu psychologicznego przez mgr Herberta Kopelę w 1954 r., który systematycznie pokonując wiele trudności stworzył własną placówkę badań psychologicznych, wówczas jednej z niewielu tego rodzaju w Polsce. Opracował i zastosował własne metody badań, unowocześnił je i przystosował do potrzeb lotnictwa i medycyny pracy. Wyszkolił własną kadrę asystentów psychologicznych.

Prace mgr Herberta Kopelę spotkały się między innymi z dużym uznaniem wielu zakładów pracy a dalszym dowodem tego jest fakt, że wiele ośrodków w Polsce korzystało z jego opracowań. Po kilku latach ze skromnego gabinetu psychologicznego powstał Zakład Psychologiczny GOBLL.

W okresie 20-lecia GOBLL badał przede wszystkim kandydatów do lotnictwa, następnie pilotów szybowcowych, samolotowych, balonowych, skoczków spadochronowych, pilotów komunikacyjnych, pilotów lotnictwa sanitarnego i gospodarczego. Z każdym rokiem liczba badanych wzrastała. Niekiedy dochodziła do 8 tys. rocznie. Poza tym prowadzono badania wysokościowe w komorze niskich ciśnień. Stały się one jednym z elementów przygotowania pilotów do lotów wysokościowych. W komorze niskich ciśnień prof. dr St. Iwankiewicz po raz pierwszy w Polsce zastosował testy artykularne do badania słuchu. Badanie to zostało następnie zastosowane w wielu klinikach otolaryngologicznych w Polsce. W 1951 r. w GOBLL opracowano własne przepisy i wytyczne badań lotniczo-lekarskich, jak również opracowano własne uwagi i wnioski do przepisów międzynarodowych sekcji medycznej FAI. W GOBLL wykonano szereg prototypów urządzeń, między innymi kilka aparatów do badań psychologicznych, automatyczną tablicę do badania bystrości wzroku, urządzenie do pneumatycznego napełniania aparatów do pomiaru ciśnienia krwi. Według wskazówek GOBLL wykonano prototyp kardiostopu, który następnie był produkowany seryjnie przez Spółdzielnię Radiotechniczną we Wrocławiu.

Celem zmniejszenia urazowości w sporcie spadochronowym opracowano w GOBLL-u w 1959 r. kask ochronny z żywic poliestrowych. Kaski wykonano (pomimo ówczesnych dużych trudności surowcowych) przy współudziale Politechniki Wrocławskiej. Ostateczną produkcją zajęły się Zakłady Tworzyw Sztucznych w Kaliszu. Kask ten w niezmienionej formie został zastosowany w aeroklubach i w wojskach spadochronowych. W 1961 r. opracowano w GOBLL pierwszy w Polsce prototyp kardiostopu do automatycznej rejestracji częstości tętna w czasie prób czynnościowych wykonywanych u pilotów w gabinecie internistycznym oraz w komorze niskich ciśnień. Urządzenie zostało wykonane przez pracownika Ośrodka mgr inż. J. Czekajewskiego, który prototyp ten następnie znacznie udoskonalił w Instytucie Fizyki w Uppsali w Szwecji.

W miarę upływu lat GOBLL nagromadził własne doświadczenia w ocenie ludzi zdrowych wykonujących prace w szczególnie trudnych warunkach. Doświadczenia te okazały się bardzo pomocne w ocenie przydatności pracowników do różnych prac w przemyśle, budownictwie, energetyce i komunikacji. W 1951 r. Walcownia Blach Ciągłych w Nowej Hucie zwróciła się do GOBLL-u z prośbą o zbadanie grupy kandydatów do obsługi walcowni i wytypowanie ich do różnorodnych funkcji w ich zawodzie. Przeprowadzono badania ludzi dobranych do stanowisk pracy zależnie od ich często ukrytych umiejętności i zdolności postrzegania. Wyniki były bardzo dobre. Fakt skutecznego doboru pracowników do stanowisk pracy według ich stanu fizycznego i psychicznego był motywem do dalszej pracy na tym odcinku również w innych dziedzinach: w budownictwie, w energetyce. Badano kandydatów do obsługi ciężkiego sprzętu budowlanego także pod kątem ich przydatności do prac wysokościowych. W okresie mniejszego nasilenia badań lotniczych prowadzono badania przydatności do zawodu pracowników z Turoszowa (obsługa koparek i taśmociągów), z zagłębia miedzi (obsługa maszyn koparek), z ośrodków telewizyjnych (obsługa maszyn antenowych), z budownictwa (obsługa dźwigów). Dla ówczesnego Ministerstwa Budownictwa opracowano charakterystykę prac wysokościowych w budownictwie z punktu widzenia BHP.



W 1958 r. w GOBLL-u opracowano pierwsze przepisy i wytyczne do badań kierowców, które o kilka lat wyprzedziły odnośne przepisy Ministerstwa Zdrowia. Władze sądowe i prokuratura w przypadkach szczególnie trudnych zwracały się do GOBLL-u o opinie o stanie fizycznym i psychicznym kierowców, którzy spowodowali wypadek. Na materiałach wypadków lotniczych prowadzono dokładną analizę służącą do opracowania zagadnień profilaktycznych w lotnictwie. W celu dalszego zmniejszania urazowości w sporcie spadochronowym opracowano programy ćwiczeń fizycznych pod nazwą "Gimnastyka spadochroniarza", które przyczyniły się do wyrobienia lepszej sprawności fizycznej skoczków. Natomiast dla lepszego przygotowania i wychowania odpowiedniej kadry spadochronowej, z inicjatywy GOBLL-u i przy wybitnym poparciu Aeroklubu Wrocławskiego powstał przy Wyższej Szkole Wychowania Fizycznego we Wrocławiu Zakład Teorii Metodyki Spadochroniarstwa. Niezależnie od współpracy z Wojskowym Instytutem Medycyny Lotniczej w Warszawie Ośrodek współpracował z

Akademii Medyczną we Wrocławiu i z podobnym Instytutem Badań Lotniczo-Lekarskich w stolicy NRD - Berlinie. Ośrodek przedstawiał swoje prace naukowe w licznych zjazdach krajowych oraz zagranicznych, na których reprezentował osiągnięcia cywilnej służby zdrowia Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, dając na płaszczyźnie międzynarodowej dowód wysokiej troski o zdrowie i życie w polskim lotnictwie sportowym.

Wacław Kornaszewski

MÓJ ŻYCIORYS

Tadeusz Maj

(dokończenie z numeru 39)

W jednym z lotów treningowych w Cranwell, gdy leciałem jako uczeń radiotelegrafista, zapalił mi się radionadajnik w samolocie „Proctor”. Pilot, oficer angielski, dał mi rozkaz skakać ze spadochronem. Rozkazu tego nie wykonałem – ziemia była za daleko!!! Pożar ugasiłem paląc dwie pary rękawic i skórę na moich palcach. Szkołę radiotelegrafisty ukończyłem w 1945 roku, już po zakończeniu wojny i, zamiast dalszego szkolenia w Operation Training Unit, zostałem przeniesiony do dywizjonu bombowego 300. Żadnego lotu bojowego nie wykonałem, natomiast zrobiłem kilka lotów na Lancasterze transportowym do Włoch, Belgii i Niemiec.

W 1946 roku zorganizowano P.K.P.R., korpus przygotowawczy do pracy w cywilu, do którego należałem. Tego samego roku ożeniłem się z Angielką, Mary Younghusband, nauczycielką muzyki. W 1947 roku odmówiłem powrotu do Polski, rządzonej przez komunistów i agentów rosyjskich, za co rząd reżymowy polski pozbawił mnie polskiego obywatelstwa.



Henryk Kudliński i Tadeusz Maj

W roku 1948 w jesieni, wyemigrowaliśmy z żoną do USA. Osiedliliśmy się w Chicago, gdzie mieszkali moi przyrodni: brat i siostra. Zaczęłem różne prace, 3 dni w fabryce, później w banku i w Spółce Ubezpieczeniowej. Po dwóch latach powróciliśmy do Anglii, z trzymiesięcznym synkiem Mirosławem Nicholas'em. Kupiliśmy mały hotel, wspólnie z rodzicami żony, na przedmieściu Manchester. Żona była jedynaczką i tęsknota pomiędzy nią a rodzicami była wielka. To był jeden z powodów naszego powrotu do Anglii. Hotel nie dawał takich zysków jakich się spodziewaliśmy. W 1950 roku powróciłem do USA, do mojej dawnej pracy w Spółce Asekuracyjnej. Żona została w Anglii celem sprzedaży hotelu, po czym przyjechała 6 miesięcy po mnie, do Chicago. W listopadzie 1952 roku, urodziła nam się córka Halina Elizabeth. W 1954 roku zmieniłem pracę na sprzedawcę-agenta w firmie sprzedaży pończoch, później rajstop. Żona pracowała w prywatnej szkole „Latin School of Chicago”, jako nauczycielka muzyki. Po 3 latach kupiliśmy - wspólnie z kolegą pilotem z 304 dywizjonu - sklep spożywczy, ale po 18 miesiącach sklep ten sprzedaliśmy, po czym powróciłem do dawnej pracy sprzedaży pończoch. Tam

pracowałem do 1971 roku, kiedy kupiłem część tej firmy i pracowałem jako jej właściciel do przejścia na emeryturę w 1981 roku.

W 1971 roku sprowadziłem z Polski młodszą siostrę - wdowę z trojgiem dzieci - i pomogłem jej i później dzieciom, w urzędzeniu się w Chicago. Po przyjeździe drugi raz do USA, włączyłem się do pracy społecznej w różnych organizacjach weterańskich i charytatywnych, jak Stowarzyszenie Lotników Polskich, Kongres Polonii Amerykańskiej, Koło Karpaczków, Towarzystwo Ratunkowe Strzelce Wielkie, Klub Przyjaciół Warszawy i inne, pełniąc różne funkcje w zarządach tych organizacji. Przez 5 dwuletnich kadencji byłem wybierany podczas Światowych Zlotów Lotniczych Przewodniczącym Rady Skrzydeł Stowarzyszenia Lotników Polskich w USA. Skrzydeł w USA było 6. Byłem organizatorem lub współorganizatorem corocznych balów karnawałowych Lotników Polskich, w śródmieściu Chicago, w hotelu Palmer House, gdzie frekwencja wynosiła ponad 800 osób, a do tańca grała najlepsza polska dwunastoosobowa orkiestra w Chicago. Skrzydło Chicago zorganizowało 4 Światowe Zloty Lotników Polskich, w latach: 1962, 1974, 1986 i 1996. W pierwszych trzech byłem w Komitecie Organizacyjnym, a w ostatnim - jego przewodniczącym.

Podczas pełnienia funkcji Przewodniczącego Rady Skrzydeł w USA, brałem udział w Walnych Zebraniach SLP w Londynie. Polskę odwiedziłem 13 razy, w tym dwa razy z żoną i dziećmi. Dwa razy byłem w Polsce na Światowych Zjazdach Lotników, w latach 1992 i 1998. Dwa razy asystowałem, razem z Wicemarszałkiem A. Maisnerem, dowódcy RAF, Marszałkowi Sir John Grandy, przy składaniu wieńca od Stowarzyszenia Lotników Polskich, pod pomnikiem w Northolt.

W roku 1980, żona i ja mieliśmy audiencję u Ojca Świętego Jana Pawła II w Watykanie.

26-go października 2001 roku los wyrządził nam wielką krzywdę. Po trzyletniej walce z chorobą raka, zmarła nasza córka Halina w wieku 48 lat. Bardzo ciężko to przeżyliśmy.

Obydwoje z żoną żyjemy życiem starych emerytów i cieszymy się, że zdrowie nam jeszcze dopisuje, chociaż przez ostatnie dwie zimy nie zdążyłem nart ze ścian. Powodem może jest i to, że w 2000 roku miałem pierwszy zawał serca, historyczny, bo na Placu Matejki w Krakowie, podczas uroczystości 60lecia powstania Brygady Karpaczkowej i 59lecia obrony Tobruku. Lekarz dał diagnozę „grypa” i położył mnie na 5 dni do łóżka. Po tym odpoczynku gen. Edward Hyra i jego żona Ela, zabrali mnie do Zakopanego na 3 dni. To było wspaniałe.

Po powrocie stamtąd zostałem zaproszony do wygłoszenia pogadanki w szkole nr 90 w Krakowie i w gimnazjum w Strzelcach Wielkich, o Samodzielnej Brygadzie Strzelców Karpaczkich i moim w niej udziale. Widząc, jak młodzież szkolna jest tym zainteresowana, zdecydowałem się opublikować „Moje Wspomnienia Wojenne z lat 1939 - 1945”, w formie książki 200 stronicowej, z fotografiami. Koszta druku pokryłem łącznie z p. Stanisławem Chwałą, właścicielem restauracji i sal bankietowych JOLLY INN, w Chicago. Każda szkoła w gminie Szczurowa, w moich i St. Chwały stronach rodzinnych, otrzymała jeden darmowy egzemplarz. Reszta została sprzedana i uzyskane stąd fundusze przekazałem na budowę nowego kościoła w parafii Strzelce Wielkie, w Polsce.

Po drugim zawale serca, jakiego doświadczyłem 15-go września 2000 roku, przeszedłem operację „double by-pass”. Obecnie nadal działam w różnych organizacjach, szczególnie w Skrzydle SLP Chicago. Miłe wspominać moje wizyty w Polsce i we Wrocławiu, gdzie przed kilku laty miałem okazję być w Aeroklubie Wrocławskim, przy grobie pułkownika Bolesława Orlińskiego i w naszym Klubie Lotników LOTECZKA, na spotkaniu w GOBLL. Przyznanie mi godności członka honorowego Klubu Lotników LOTECZKA jest dla mnie wielkim wyróżnieniem, za co serdecznie dziękuję. Mam nadzieję na spotkanie z przyjaciółmi z LOTECZKI w Orlim Gnieździe!

Tadeusz Maj, Chicago, styczeń 2002 roku.

Adres korespondencyjny:

Zbigniew Gajewski
ul. Wejherowska 5/4
54-239 WROCLAW
tel. (0-71) 350 72 20

KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”



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