

Biuletyn Loteczki



NR 49

STYCZEŃ 2003

ZŁOTA LOTKA 2002

Przed Walnym Zebraniem Sprawozdawczym członków Klubu Lotników - LOTECZKA, we wtorek 3 grudnia ubiegłego roku o godzinie 16.00, zebrała się na swym corocznym głównym posiedzeniu Kapituła stowarzyszenia, która miała za zadanie nominowanie kandydatów do wyróżnień ZŁOTA LOTKA za kończący się rok 2002. Zebranie prowadził nowy przewodniczący Kapituły, Krzysztof Kaczanowski.

Spośród wielu zgłoszonych kandydatów Kapituła nominowała do tego zaszczytnego wyróżnienia Tadeusza Góra i Janusza Centkę.

O decyzji tej poinformował zebranych sekretarz Kapituły, Zbigniew Radomski. **Obie kandydatury zostały zaakceptowane jednogłośnie.** W ten sposób doceniono wybitne zasługi pułkownika Tadeusza Góry dla lotnictwa światowego. Uwzględniono całokształt jego zróżnicowanej działalności lotniczej jako sportowca, legendarnego szybownika, pierwszego na świecie zdobywcy medalu Lilienthala, wybitnego instruktora, organizatora działalności lotniczej, pilota myśliwskiego podczas drugiej wojny światowej ze znaczącymi osiągnięciami bojowymi, pilota i instruktora wojskowego, latającego na samolotach odrzutowych naddźwiękowych i instruktora pilota śmigłowcowego. Tadeusz Góra jest od roku 2000 członkiem honorowym stowarzyszenia Klub Lotników LOTECZKA.

Janusz Centka został wyróżniony za uzyskanie w minionym roku dwóch wyników lepszych od rekordów świata na szybowcach oraz pobiciu kilkunastu rekordów Polski. Wyniki te uzyskał w Stanach Zjednoczonych na polskim szybowcu „Diana”, konstrukcji Bogusława Beresia.

W ten sposób **czternaste i piętnaste wyróżnienia ZŁOTA LOTKA** dostaną się w wyjątkowo godne ręce.

Przypomnijmy, że **dotychczasowymi laureatami tego wyróżnienia są kolejno:** za rok 1997: Stanisław Szomański, Zbigniew Chrzęszcz i Waldemar Miszkurka, za rok 1998: Janusz Łykowski, Edward Malak i Stanisław Januszewski, za rok 1999 Maksymiliana Czmiel-Paszyc, za rok 2000 Wacław Kozielski oraz za rok 2001:

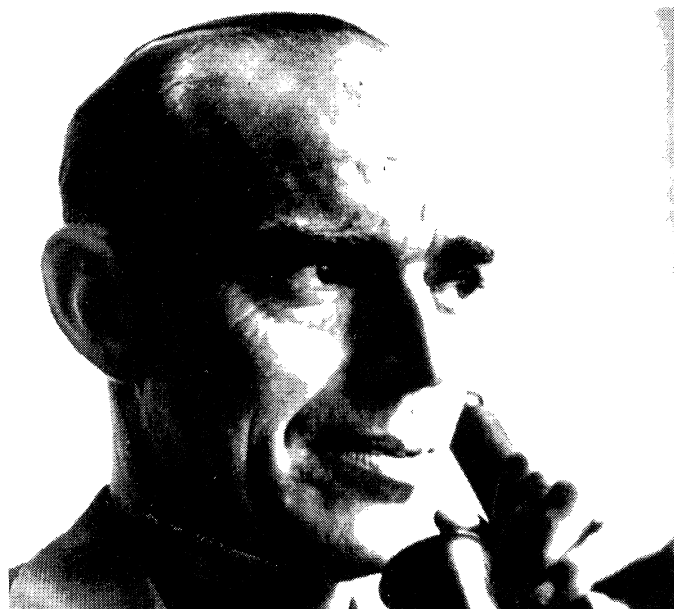
Stanisław Błasiak, Zbigniew Gajewski, Francis Gabreski, Stanisław Skalski i Janusz Żurkowski.

Stanisław Błasiak

TADEUSZ GÓRA

Skondensowaną biografię Tadeusza Góry, pióra loteczkowego przyjaciela ze Świdnika, Tadeusza Chwałczyka, przedstawiliśmy w numerze 28 biuletynu, z września 2001 roku. Tadeusza Chwałczyka, który napisał o Tadeuszu Górze dziesiątki artykułów w prasie, zrealizował wiele audycji radiowych i telewizyjnych można uważać za jego nieoficjalnego adiutanta.

W mieszkaniu Państwa Chwałczyków miałem przyjemność spędzić pół doby pod koniec sierpnia ubiegłego



roku, przed wspólnym z gospodarzem wyjazdem do Bezmiechowej. Gdy odbierał On telefon, żona dowcipkowała: „jeśli uklęknie, to znaczy, że telefonuje Tadeusz Góra!”

W istocie, każdy kontakt z naszym legendarnym pilotem zostawia niezapomniane wrażenie. Gdy byłem chłopcem w wieku około dziesięciu lat większość wolnego czasu spędzałem z trzema kolegami. Graliśmy w piłkę, ścigaliśmy się w biegach, skakaliśmy w dal i wżwyz, miotaliśmy kulą, rzucaliśmy oszczepem. W każdej dyscyplinie każdy z nas miał swego patrona. Szybownictwa jeszcze uprawiać nie mogliśmy, ale bliskość Żaru sprawiała, że się nim interesowaliśmy. W tej dyscyplinie też mieliśmy swych „patronów”, których nazwiska przypisywaliśmy dla siebie. Dla mych kolegów byli to ówczesni wybitni piloci: Edward Makula, Jerzy Popiel i Jerzy Wojnar, dla mnie zaś właśnie Tadeusz Góra, który w owych latach był instruktorem na Żarze i w Bielsku-Białej. Gdy w roku 1960 zaczynałem latać w Aeroklubie Bielsko-Bialskim Tadeusz Góra był już w



wojsku. Mało: 30 czerwca 1960 roku, na skutek awarii obu silników, lądował przymusowo na samolocie MiG-19 o godzinie 11.56 tuż po starcie z lotniska w Modlinie. Było za

nisko, aby się katapultować. Tylko kwalifikacje, nabyte w lotach szybowcowych pozwoliły Mu zachować zimną krew, wylądować poza lotniskiem, uratować życie, co ze stanowiska kierownika lotów oceniono jako nieprawdopodobne.

Tadeusz Góra, latając sportowo, nadal reprezentował barwy naszego wspólnego aeroklubu. Nie zapomnę, gdy spotkaliśmy się w Lesznie na letnim turnusie w 1964 roku. Moja legenda zaproponowała mi mówić do siebie per „ty”. Choć takie zwracanie się do siebie przez szybowników jest naturalne, to jednak Tadeusz Góra został dla mnie „Panem Tadeuszem”. „Tykanie” nie przeszłoby mi przez gardło.

Byłem w Lesznie, gdy Pan Tadeusz pobił swój przedwojenny wyczyn, uzyskując na *Foce* odległość 630 km.



Żar, w sierpniu 2001

Do niezapomnianych dla mnie chwil należało spotkanie z Tadeuszem Górą na Żarze 18 sierpnia 2001 roku, z okazji nadania Górskiej Szkole Szybowcowej ŻAR imienia Adama Dziurzyńskiego. Jak pamiętamy, impreza ta zrodziła się dzięki staraniom LOTECZKI. Spotkali się na niej WIELCY Z TAMTYCH LAT. Byli wśród nich: Irena Kempówna, Jadwiga Piłsudska Jaraczewska, Jacek Figwer, Adam Niżnik, Jerzy Popiel, Stanisław Wielgus, Ryszard Witkowski, Adam Zientek no i oczywiście Tadeusz Góra. Pana Tadeusza, naturalnie w towarzystwie Tadeusza Chwałczyka, zabrałem samochodem do Pani Mirosławy Dziurzyńskiej, gdzie wspomnieniom nie było końca. Pan Tadeusz opowiedział na moją prośbę, jak zdobywał kolejne warunki do srebrnej, złotej i diamentowej odznaki szybowcowej, jak Mu się latało w Bezmiechowej i w Polichnie-Pinczowie, gdzie tuż przed wojną gościł na zaproszenie Adama Dziurzyńskiego, który tam był komendantem. Warto przypomnieć, że Tadeusz Góra do swych wszystkich „diamentowych” lotów był wypuszczany do startu, trzymany za skrzydło przez Adama Dziurzyńskiego, którego uważa za najlepszego przedwojennego instruktora szybowcowego w Polsce.

Pod koniec sierpnia ubiegłego roku odwiedziłem Tadeusza Górę i Jego Małżonkę, oczywiście wraz z Tadeuszem Chwałczykiem, w Ich letnim, drewnianym domku w Piasecznie, na Pojezierzu Łęczyńskim. Ciepło gospodarzy, las i pasieka stworzyły wspaniałą atmosferę do rozmowy. Pokazałem gospodarzom dzieło Staszka Sójki – Kronikę Loteczki i Błękitne Skrzydła, przeznaczone dla Janusza Żurakowskiego, dowódcy dywizjonu, w którym Tadeusz Góra latał bojowo podczas wojny.

Teraz liczę na wspólny wyjazd do Bezmiechowej. Mam również nadzieję, że spotkamy się z Panem Tadeuszem również we Wrocławiu, gdzie przed laty, na Gądowie Małym, oblatywał On szybowce, m. in. typu ABC, jako pilot doświadczalny.

W roku ubiegłym Tadeusz Góra, dzięki staraniom Tadeusza Chwałczyka został awansowany na stopień

pułkownika. Ponadto Aeroklub Robotniczy w Świdniku nadał Mu godność członka honorowego.

19 stycznia Pan Tadeusz kończy 85 lat.

Z okazji tego pięknego jubileuszu

**JESZCZE STO LAT W ZDROWIU I POMYŚLNOŚCI
ŻYCZY PANU LOTECZKA!**

Stanisław Błasiak

JANUSZ CENTKA

Janusz, choć należy do znacznie młodszego pokolenia, niż Tadeusz Góra, swymi osiągnięciami w zakresie wyczynu szybowcowego w dziedzinie przelotów nie ma sobie równych w Polsce.

Janusz Centka urodził się 20 kwietnia 1950 roku. Swą lotniczą przygodę rozpoczął na lotnisku w Kobylnicy w lipcu 1966 roku, szkolony przez instruktora Andrzeja Płazińskiego. Kolejne odznaki szybowcowe zdobywał: srebrną w roku 1969, złotą - rok później i diamentową w kolejnym roku. Już w roku 1972 został Szybowcowym Mistrzem Polski Juniorów w Lesznie. Tam, w Centrum Szybowcowym, podejmuje pracę zawodową jako instruktor lotniczy, po skończeniu studiów na Politechnice Poznańskiej ze specjalnością mgr inż. elektryk. W roku 1975 ustanawia w Lesznie 2 rekordy Polski (prędkość i odległość po trójkacie 769 km). Rok później jest już mistrzem Polski w klasie standard.



Uvalde, Teksas USA 1991

W roku 1977 podejmuje pracę w PLL LOT i wraz z rodziną przenosi się do Warszawy. Dwa lata później wygrywa mistrzostwa Polski w klasie otwartej. W roku 1983 po raz pierwszy startuje w Szybowcowych Mistrzostwach Świata, w Hobbs, USA. Po udanym starcie w szybowcowych mistrzostwach świata w Australii przeszła się na przełomie lat 1987/1988 na samolot TU 154 w Uljanowsku (ZSRR). Na przełomie kolejnych lat: 1988/1989 przeszła się na samolot Boeing 767 w Seattle (USA). W roku 1990 w Minden (USA) ustanawia kilka szybowcowych rekordów Polski. W roku 1991 wygrywa Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Uvalde (USA, stan Teksas). Dwa lata później obronił mistrzowski tytuł na mistrzostwach świata w Borlange (Szwecja). W 1995 roku jest czwarty w szybowcowych mistrzostwach świata w Omaramie (Nowa Zelandia), w klasie otwartej. W następnym roku jest pierwszy w Szybowcowych Mistrzostwach Europy w Rayskala (Finlandia), również w klasie otwartej.

Podczas treningu przed szybowcowymi mistrzostwami świata w Mafikeng (RPA) w roku 2000 ustanowił 3 rekordy Polski. Mistrzostwa te (rok 2001) ukończył na 3 miejscu w klasie 15 m.

W ubiegłym roku podczas pobytu w Nevadzie (USA) ustanowił rekord świata po trasie trójkąta 1000 km i 15 rekordów Polski.

Dotychczas Janusz Centka był 11 razy szybowcowym mistrzem Polski w klasach: otwartej i standard. Nadal pracuje w PLL LOT, jako instruktor na samolotach Boeing 767.

Żona Halina jest nauczycielką. Posiadają dwóch synów: Mikołaja i Dominika oraz córkę Weronikę.

Z Januszem spotkałem się po raz pierwszy ponad 30 lat temu w Lesznie, podczas zawodów. Potem los zetknął nas wielokrotnie, w pracy w PLL LOT i podczas różnych mistrzostw. Dzięki temu miałem okazję poznać Go bliżej.

Gdybym miał scharakteryzować Janusza w kilku słowach, to powiedziałbym, że cechuje Go talent, pracowitość i niezwykle konsekwencja w dążeniu do celu. Doświadczałem tego wielokrotnie, zwłaszcza podczas szybowcowych mistrzostw świata, w Uvalde i w Omaramie. Zwycięstwo w Uvalde zaważdżęcza nie tylko znakomitą kwalifikacją, ale i doskonałemu psychicznemu przygotowaniu do mistrzostw. Pracował nad tym przez wiele wcześniejszych miesięcy. Wierzył, że zawody te może wygrać, że inni piloci nie są lepsi od niego. Ta psychiczna podbudowa dała Mu zwycięstwo różnicą zaledwie 11 punktów, przy zdobytych 11111! Oznaczało to zaledwie pół minuty przewagi. Ale to miało zasadnicze znaczenie!

Janusz jest niezwykle koleżeński. Rzuciło się to w oczy szczególnie w Oma ramie, gdzie oprócz Niego w polskiej ekipie startowali jeszcze tylko: Bożena Demczenko-Grzelak i Tomasz Rubaj. Janusz nie szczędził im swego bogatego doświadczenia, przekazując wszystko, co mogłoby pomóc w lataniu. Miał jeszcze czas każdego dnia zrobić poranne zakupy żywnościowe dla całej ekipy. Pomimo skromnego wyposażenia i wielu braków w ekipie, jak na przykład wózka do transportu szybowca, co wymuszało ostrożność w lataniu, zdołał zająć wysokie 4 miejsce.

Janusz wielokrotnie myślał o skończeniu kariery wyczynowej. Miejmy nadzieję, że zamiar ten odłoży na jeszcze wiele lat!

Stanisław Błasiak

70 LAT JURKA POPIELA

15 stycznia kończy 70 lat Jurek Popiel, jedyny nadal czynny lotniczo wielki pilot szybowcowy z wielkiej szóstki polskich wyczynowców



przełomu lat 50-tych i 60-tych, którą tworzyli oprócz Niego: Edward Makula, Franciszek Kępka, Józef Pieczewski, Jerzy Adamek i Adam Witek. Czterej pierwsi już nie żyją, Adam Witek nie udziela się w lotnictwie

Jurek Popiel jest wśród Nich postacią wyjątkową.

Z wykształcenia inżynier lotniczy pełnił różne

funkcje: szefa technicznego w Jeżowie Sudeckim, pilota doświadczalnego, który oblatywał setki szybowców, instruktora lotniczego, wyczynowca szybowcowego i samolotowego (wygrywał również zawody samolotowe!) i pilota agrolotnictwa na samolotach i na śmigłowcach. W lotnictwie jest czynny ponad pół wieku. Swą aktywność wykazał również w LOTECZCE, będąc członkiem jej zarządu i członkiem Kapituły. Zawdzięczamy Mu zorganizowanie wielu spotkań zarządu w Jego domu, wiele eskapad na różne

imprezy lotnicze w Polsce, na które zabierał kolegów swoim samochodem.

Jurek posiada wyjątkowy talent lotniczy, którego źródłem jest Jego ptasi zmysł. Doświadczyłem tego we wspólnym locie na Szymanowie przed kilku laty, gdzie po starcie za wyciągarką pokazał mi latanie niedostępne dla zwykłych zjadaczy chleba.

Ten ptasi zmysł, podbudowany wielką wiedzą teoretyczną i docieklivością był źródłem wielkich sukcesów Jurka w wyczynie szybowcowym. W historii światowego szybownictwa stworzył wraz z Edwardem Ma kulą fantastyczną parę w szybowcowym lataniu zespołowym, która nie miała swego odpowiednika na świecie. Był wielokrotnym szybowcowym mistrzem Polski, rekordzistą świata i Polski.

Cieszymy się, że Jurek jest razem z nami w LOTECZCE.

**JURKU, BĄDŹ ZDRÓW I SZCZĘŚLIWY PRZEZ
NASTĘPNE STO LAT!
BĄDŹ RAZEM Z NAMI!**

Stanisław Błasiak

TRÓJKĄT 1000 KM NA SZD-56 "DIANA" W NEVADZIE

Janusz Centka od dawna nosił się z zamiarem zorganizowania wyprawy do USA, celem bicia rekordów szybowcowych. Zamiar swój zrealizował latem ubiegłego roku. Z tej okazji przeprowadziłem z naszym Mistrzem wywiad o efektach wyprawy. Oto treść tej rozmowy:

S.B.: Zapewne, decydując się na taką wyprawę, miałeś dobre rozeznanie możliwości ustanawiania rekordów w wybranym rejonie?

J.C.: Oczywiście, od dawna interesowałem się warunkami, panującymi w Ely (Nevada, USA) i jego rejonie lotów. Najbardziej jednak liczyłem na bezpośrednie zapoznanie się z warunkami tam panującymi. Okazja nadarzyła zaraz po starcie w tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach USA (Tonopah – Nevada), w klasie 15 M, gdzie zająłem 6 miejsce na 60 startujących pilotów. Podczas tych zawodów poznałem już trochę mechanizmy kształtowania się pogody „szybowcowej” w tym rejonie. Potrzebne są do tego m. in.: dobre nasłonecznienie i napływ ciepłej masy powietrza z SW, odpowiednia ilość wilgoci w powietrzu, (gdy jest za duża, tworzą się burze) i słaby wiatr. Im dłuższa trasa, tym czynniki te powinny występować na większym obszarze. W życiu rzadko jednak zdarzają się sytuacje bliskie ideałowi. Tak było i tym razem podczas mojego pobytu w Ely.

S.B.: Skąd Twoja decyzja do szukania szansy na bicie rekordów właśnie tam?

J.C.: Klub szybowcowy z Minden organizuje tam obozy już od kilku lat. Tegoroczny był już piątym z kolei. Organizatorzy zapewniają uczestnikom hole (były 3 samoloty na 35 szybowców), tlen, skromną obsługę meteo oraz stanowiska do kotwiczenia szybowców. Piloci amerykańscy przyjeżdżają tu, co roku, aby wykonywać długie przeloty, często powyżej 1000 km Tylko niewielu deklaruje je przed lotem, a liczy się głównie to, aby cały dzień szybować po obszarach z najlepszą pogodą w rejonie. Pierwsze starty rano możliwe są już około 10.30. Nad przyległymi zboczami, dużo wcześniej niż w Tonopah, tworzą się już wznoszenia, dające szansę rozpoczęcia przelotu. Słońce zachodzi około 19.40, co daje około 8 - 9 godzin termiki w dobrym dniu. Średnie prędkości przelotowe, to około 140 km/h, a nierzadko i więcej, w zależności od typu szybowca i klasy pilota.

S.B.: Jak zacząłeś tam swoje latanie?

JC.: Po przerwanej próbie trójkąta 750 km, słabym trójkącie 300 km i kilku dniach nielotnych dopiero 30 lipca doczekałem się pogody na długi przelot. Mimo, iż była ona daleka od ideału (dużo cirrusa tłumiącego termikę i silny wiatr przez połowę trasy) pozwoliła na pokonanie wymarzonego trójkąta 1000 km i 750 km następnego dnia. Największym moim zaskoczeniem było to, iż prędkości uzyskane na tych trasach okazały się lepsze od aktualnych rekordów świata. Czy ktoś chce wierzyć czy nie - był tam polski pilot na polskim szybowcu "Diana", konstrukcji Bogusława Beresia.

S.B.: Zatem, jak leciałeś tę rekordową trasę 1000 km?

JC.: 30 lipca rozpocząłem przygotowania od wczesnego rana. Prognozy dobre-rozmawiam telefonicznie z badaczem warunków szybowcowych Nevady, Kemptonem Izuno. Sugeruje on standardową trasę z Ely do Jackpot, na północy. Ze względu na pożary lasów w Kalifornii kreuję nowy punkt na SW, w odległości około 300 km Start 11.15, odejście na trasę 11.30. Trafiam idealnie, gdyż pierwsze noszenie to 4,5 m/s do 5000 m nad poziom morza. Od zachodu widać szybko nadciągający cirrus, ale udaje mi się przed nim dość długo uciekać. Małe „podkrętki” w 4 m/s, ale z powodu cirrusa około 90 km od I punktu zwrotnego (PZ), warunki słabną, przez co dość dużo „kluczę” w prawo i lewo. Odchodzę nawet 20 km na E i w końcu w 2,5 m/s podnoszę poziom lotu. Punkt osiągam na około 4000 m wysokości. Na drugim boku trójkąta początkowo warunki poprawiają się. Czasem udaje się przelecieć po 20 km pod krótkimi szlaczkami. Po około 100 km warunki znów słabną za sprawą kolejnej „lacy” grubego cirrusa. Przeskoki są coraz dłuższe i trudno znaleźć „dobry” komin - podkręcam w 2-3 m/s. W oddali widać rozlewające się Cu cong, z których gdzieś słabo popaduje. 100 km przed II PZ warunki zdecydowanie poprawiają się, „łapię” 5 m/s i wznoszę się do maksymalnej dozwolonej wysokości 5400 m i po dobrych Cu szybko dolatuję do punktu. Jestem tu prawie godzinę wcześniej, niż to sobie założyłem. Na ostatnim boku robię błąd, lecąc mocno na N od trasy, zamiast do dość daleko położonego szlaku, bardziej południową stroną trasy. Znow spotykam rozmyte Cu cong, z lekkim opadem, nie dochodzącym do ziemi. Na skraju takiego opadu wykręcam dolot. Ponieważ mój przylot do Ely wypadnie dość wcześnie, postanawiam spróbować przylecieć wyżej, aby jeszcze kontynuować lot do rekordu z trzema PZ. Niestety, zboczy na E od Ely już „nie pracują” i po krótkiej walce ląduję na lotnisku.

S.B.: Radość z sukcesu oczywiście wielka, ale następny dzień znów był rekordowy!

JC.: Tak. Postanowiłem spróbować sił po trójkącie 750 km. Pogoda podobna do tej z dnia poprzedniego – podstawy około 5500 m, noszenia do 5 m/s, ale dużo cirrusa na niebie. Pierwsze odejście nieudane i dopiero drugie o 13.04-w miarę. Trasa z lotniskiem Ely, położonym prawie na jednym z boków. Początek niezbyt udany - odchodzę w lewo od trasy. Leci za mną już kolejny dzień Philippe Athuil na LS-6b, który trzyma się mojego ogona jak na holu. Drugi bok – super

pogoda, noszenia 5 m/s do 5200, a prędkość przelotowa na tym boku 172 km/h. II PZ -warunki pogarszają się, gdyż z Arizony napływa wilgotne powietrze, a w oddali widać potężne burze. Noszenia słabną i muszę odchodzić w prawo od trasy około 30 km. Lecę w zakresie wysokości 3500 - 4500, ale ciągle brak dobrego noszenia. Widoczność psują dymy z palących się lasów. Ten bok jest długi i pod wiatr - prędkość przelotowa spada. Po III PZ znów odejście w lewo od trasy gdyż z rozlanych na trasie Cu cong pada deszcz. Wreszcie 4 – 5 m/s, podstawa i szybki dolot.

S.B.: Po dwóch dniach przerwy kolejna próba?

JC.: Tym razem na trasie docelowo-powrotnej. Od rana mocno wieje. Przymierzam się do lotu po trasie trójkąta 500 km. Chmury układają się jednak bardziej w osi N - S i ostatecznie deklaruje „docel-powrót” 596 km. Tak jak zawsze przed lotem rekordowym, specjalnie proszę komisarza, aby zobaczył moją deklarację w loggerze. Po odejściu na trasę o 12.53 długo nie mogę znaleźć dobrego noszenia. Odchodzę nawet około 30 km na prawo od trasy, lecąc pod nikłym szlaczkiem Cu. Dopiero gdzieś na 90 km podnoszę się do 5000 m, aby przeskoczyć pod równoległy szlak bliżej trasy. Tworzy się linia zbieżności (convergence line), przypominająca swym wyglądem trochę zjawisko bryzy (od strony wiatru noszenie i coś w rodzaju chmury rotorowej, a po „zawietrznej” niższe podstawy i silne duszenie). Pod nieregularnym szlakiem tej linii dolatuję na około 25 km od punktu. Meldowanie i powrót pod ten sam szlak, który wygląda coraz lepiej. Teraz staram się lecieć wyżej, mimo silnego czołowego wiatru - noszenia często sięgają 5 m/s. Z kilkoma małymi „podkrętkami” po 2-3 okrążenia dolatuję bardzo szybko do domu.

Ląduję i deklaruje trasę trójkąta 100 km około 30 km na N od lotniska. Trochę czasu zabiera osiągnięcie pozycji do odejścia na trasę. W chwili, kiedy już jestem gotowy do startu, widzę jak nad dolinę Ely napływają dymy z palących się na SW lasów. Tłumią mocno termikę i dlatego rezygnuję z próby poprawienia prędkości po trasie trójkąta 100 km.

S.B.: czy była to twoja ostatnia próba ustanowienia rekordu podczas tego rekonesansu?

JC.: Tak, to był ostatni lot wykonany przeze mnie pod pięknym niebem Nevady w Ely. Jeszcze kilka dni bezskutecznie oczekuję na poprawę pogody w Minden. Andrzej Makotyn ciągnie szybowiec do Chicago. Mimo dużych kosztów nie żałuję czasu, który poświęciłem na całą tę wyprawę i wcześniejsze do niej przygotowania. Moje latanie było tam możliwe tylko dzięki Jurkowi Ziębie z Chicago, który pożyczył mi swój szybowiec “Dianę”, a także sponsorom z Polski i USA.

S.B.: życząc sukcesów w przyszłorocznych leszczyńskich mistrzostwach świata, dziękuję za rozmowę.

JC. I ja dziękuję.

Stanisław Błasiak

ADRES KORESPONDENCYJNY:

Zbigniew Gajewski

54-239 Wrocław, ul. Wejherowska 5/4

tel. (0-71) 350 72 20

KLUB LOTNIKÓW
„LOTECZKA”



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

Druk PHU „CYFRA” Wrocław ul. Bujwida 32 tel. (71) 328 20 73