

Biuletyn Loteczki



numer 7

styczeń 2000

NASZA ŻŁOTA MAKSI

Franciszek Czmiel pochodził z Olzy, spod Wodzisławia. Jak większość Ślązaków był górnikiem i pracował pod ziemią w kopalni węgla. W roku 1921, z chwilą wybuchu trzeciego Powstania Śląskiego pomagał wraz ze starszym bratem polskim powstańcom. Wkrótce z tego powodu stracił pracę w kopalni zarządzanej przez Niemców i opuścił rodzinne ziemie, udając się za chlebem do Francji. Tu, pracując również jako górnik, poznał swoją przyszłą żonę krawcową Anielę Ziębę, pochodzącą z wielodzietnej, dwunastoosobowej rodziny z Majdanu Królewskiego w Rzeszowskim. Z tego małżeństwa 21 lutego 1932 roku w miejscowości Harnes, niedaleko Lille, w północnej Francji przyszła na świat córka Maksymiliana. Była ona drugim dzieckiem w rodzinie. Wcześniej urodził się jej brat Florian.

Wielkim przeżyciem dla sześciolatniej dziewczynki była wakacyjna wyprawa z mamą do Polski, w której spędziły pół roku. Podczas powrotu do Francji niemal w ostatniej chwili zdążyły przekroczyć granicę czeską, tuż przed jej zamknięciem w związku z „anschlussem” ziem czeskich do Niemiec.

Rodzina Czmielów całą okupację przeżyła we Francji. Z chwilą zakończenia wojny wielu górników dopingowanych zachętą władz polskich postanowiło wracać do Ojczyzny. Wśród nich byli Czmielowie, którzy odczuwając stale wielką tęsknotę za Polską i pozostałą tam rodziną, w maju 1946 roku przyjechali na stałe do Zabrza. „Maksi” – jak zdrobniale ją nazwano - zdążyła we Francji skończyć szkołę podstawową i dwie klasy gimnazjum.

Z początku czuła się na Śląsku nieszczęśliwie. Brakowało jej dotychczasowych koleżanek, wszędzie było słychać niemiecką mowę. Sama zresztą miała kłopoty z polskim językiem literackim. We Francji owszem, mówiło się po polsku, ale jakby inaczej, mieszaniną różnych gwar. Maksi dziwiła się, dlaczego mówi się „dwieście” a nie „dwasta”, skoro poprawnie jest „trzysta”.

Dzieci repatriantów z Francji musiały przejść najpierw tzw. „kurs repolonizacyjny”, który Maksi odbyła przy Politechnice Gliwickiej m. in. z synem znanego przodownika pracy w górnictwie – Wincentego Pstrowskiego. Następnie zaczęła naukę w gimnazjum w Sławęcicach koło Kędzierzyna. Mieszkała w internacie. Po zlikwidowaniu tej szkoły przeniosła się do żeńskiego gimnazjum ogólnokształcącego w Zabrze. Tu w dziesiątej klasie spotkała się z werbunkiem delegatów „Służby Polsce” na szkolenie szybowcowe, czym m. in. organizacja ta w owym czasie się zajmowała. Maksi już wcześniej zetknęła się z szybownictwem na lotnisku w Gliwicach podczas pokazów lotniczych, które oglądała wraz z

bratem. Widok szybowców szkolnych nie wywarł na niej dobrego wrażenia. Wręcz przeciwnie: ich prymityw i sposób zajmowania przez ucznia miejsca na siodełku odkrytej kabiny nie podobały się jej. Mimo to, kierując się raczej chęcią usprawiedliwionej nieobecności na zajęciach szkolnych, niż sympatią do szybownictwa, zgłosiła swój akces na szkolenie wraz z liczną grupą koleżanek. W styczniu 1949 roku katowicki oddział Służby Polsce zorganizował w Lublińcu dwutygodniowy skoszarowany teoretyczny kurs szybowcowy, który Maksi pomyślnie ukończyła.



Maksi swą prawdziwą przygodę lotniczą zaczęła na specjalnym kursie, zorganizowanym wyłącznie dla dziewcząt w Lęborku od 22 czerwca 1949 roku. Szkolenie prowadzili instruktorzy: Mokwa i Tadeusz Odor z Rzeszowa, który prowadził grupę Maksi. W owym czasie nie było szybowców dwumiejscowych do szkolenia Kandydaci na przyszłych asów przestworzy rozpoczęli naukę od razu na szybowcu jednomiejscowym. Zaczynano od chwiejnicy, zapoznając uczniów z działaniem sterów szybowca, zamocowanego przegubowo w jednym punkcie do wysięgnika. Siedząc za sterami szybowca kilka metrów nad ziemią odczuwało się przedsmak powietrznej przygody. Zwłaszcza wówczas, gdy tymi nieposłusznymi jeszcze sterami targał wiatr.

Maksi do dziś pamięta przestrogi instruktora, który ostrzegł kursantki podczas szkolenia, że w przypadku braku zadawalających postępów będą wydalane z kursu i „na walizkach” do domu. Po tej groźbie Maksi długo nie mogła zasnąć. Potem miała koszmarny sen, że zakwalifikowana do takiego „wylotu” w żaden sposób nie mogła się wgramolić do niebotycznie wielkiej walizki, którą ma lecieć do rodziców. Na jawie nie było jednak tak źle.

Maksi pierwszy raz w życiu oderwała się od ziemi 6 lipca 1949 roku na szybowcu SG 38. Ten „lot” trwał pełne dziesięć sekund! Stopniowo czasy lotów rosły. 27 lipca, po 33 wykonanych lotach, z których dwa ostatnie trwały po 50 sekund Maksi uzyskała I stopień szybowcowego wtajemniczenia, czyli kategorię A. Loty te trwały łącznie 12 minut i 50 sekund. Starty do nich, podobnie jak do dwunastu dalszych, już jedno- i dwuminutowych wykonała z lin gumowych. Od 8 sierpnia, tj. od 46 lotu aż do końca turnusu latała, startując wyłącznie z wyciągarki. 14 sierpnia, po 60 lotach, z których dwa ostatnie trwały po 5 minut Maksi uzyskała II stopień wyszkolenia, czyli kategorię B. Łącznie spędziła w Lęborku w powietrzu 71 minut.

Opuszczając szkołę miała powody do zadowolenia. Instruktor Tadeusz Odor wydał o niej następującą opinię:

„Szkoliła się łatwo. Wiadomości teoretyczne opanowała dobrze.

Loty: start równy, kierunek prawidłowo otrzymany, wycucie szybkości dobre. Zakręty płynne, wycucie szybkości w zakrętach dobre, lądowanie prawidłowe. Orientacja bardzo dobra. Ocena wysokości dobra.

Ogólna charakterystyka lotnicza: spokojna, pracowita, koleżeńska i zdyscyplinowana. Temperament spokojny, usposobienie spokojne, mało pobudliwa. Stosunek do instruktora i koleżanek poprawny.

Ocena przydatności lotniczej: nadaje się do dalszego szkolenia żaglowego.”

Mimo tak obiecującej opinii Maksi myślała, że to już koniec jej lotniczej przygody.



Od lewej: Wanda Adamek, Irena Kaniewska, Maksi.

Zimą upomniał się jednak o nią Aeroklub Śląski proponując, aby zgłosiła się na dalsze szkolenie na lotnisku w Muchowcu. Nie zmarnowała tej szansy. Dojeżdżała na lotnisko, głównie w soboty i w niedziele. Takich jak ona było wielu, toteż musiała się zadowolić wykonaniem dziennie zaledwie 2 – 3 lotów. Sprawiały jej one jednak coraz większą przyjemność. Bez latania nie wyobrażała sobie już życia, słowem: połknęła bakcyła lotniczego. Na lotnisku było miło nie tylko latać ale i przebywać w sympatycznym towarzystwie, wśród takich asów szybownictwa, jak Edward Makula, Stanisław Skrzydlewski, Zbigniew

Rawicz i Zbigniew Kirakowski oraz instruktorów: Rudolfa Kopernoka, Edwarda Wajdy i Zygmunta Zajacę, którzy opiekowali się nią i pomagali w jej szkoleniu. Ci wybitni piloci latali na „Muchach”, młodszy adepci sztuki latania – na szybowcach szkolnych: „ABC”, „Salamandra”, „Komar” i „Jezyk”. Wraz z Maksi szkoliła się duża grupa około 20 dziewcząt, które dominowały na starcie. Jeśli któryś z kolegów im „podpadł”- musiał „za karę” spełniać ich życzenia, na przykład tańczyć z nimi trojaka (jak znany później pilot Bogusław Januszewski).

Maksi pamięta dobrze swe szkolenie za samolotem. Ponieważ nie było szybowców dwumiejscowych do wstępnego szkolenia, odbywało się ono na „Komarze”. Najpierw należało poznać prawidłowe położenie szybowca za samolotem. W tym celu ustawiano samolot holujący CSS-13 na tzw. „kobyłkach”, co umożliwiało właściwą ocenę położenia statecznika poziomego samolotu względem centralnej części górnego płata, tzw. „baldachimu”. Do startu stosowano stumetrową linę metalową. Nie wszystkie uwagi instruktora docierały do ucznia. Wtedy podczas lotu za samolotem dochodziło do sytuacji typu „ratuj się, jak potrafisz”. Bywało, że podczas takiego lotu wleczony uczeń zapominał, żeby intensywniej, niż w locie swobodnym używać steru kierunku. Swoje położenie próbował poprawić przy pomocy regularnych zakrętów, co jeszcze bardziej pogarszało sytuację. Ilekroć linę popękała na skutek szarpnięć, ilekroć holownik odczepiał linę w nietypowej sytuacji!

Również akrobację szybowcową opanowywano metodą prób i błędów szkoląc się indywidualnie na szybowcu jednomiejscowym. Maksi robiła to na „Musze-ter”. Zanim zdecydowała się nabrać właściwej do wykonania pętli prędkości, wielokrotnie wykonywała tzw. „górkę”.

Maksi w tym okresie żyła bardzo intensywnie. Znow zlikwidowano jej szkołę w Zabrzu. Chcąc ulżyć finansowo chorej mamie, postanowiła podjąć pracę jako nauczycielka w szkole podstawowej w Zabrzu, usytuowanej naprzeciwko jej mieszkania po drugiej stronie ulicy. Mając 18 lat uczyła różnych przedmiotów dzieci z klas od II do VII. Sama też kontynuowała naukę w liceum wieczorowym, w którym następnie zdała maturę.

Po wykonaniu na szybowcach 102 lotów w czasie 3 godzin i 30 minut została zakwalifikowana na szkolenie samolotowe, które odbyła podczas wakacji od 1 lipca do 27 sierpnia 1950 roku w Centrum Wyszczolenia Lotniczego (CWL) we Wrocławiu pod okiem instruktora Jana Sojki na samolotach: Po-2 (SP-AEB) i CSS-13 (SP-ANL). Instruktor szkolący był dla niej bardzo surowy. Z początku nie miał ochoty, aby ją szkolić, bo przy kobiecie nie wypada ... soczyście zakląć! Maksi wspomina go jednak bardzo ciepło, bowiem był cudownym opiekunem i bardzo dbał o jej edukację lotniczą. Jego duże wymagania dobrze później procentowały, również podczas lotów kontrolnych, wykonanych ze słynnym instruktorem Waclawem Kozielskim. We Wrocławiu Maksi wykonała podczas szkolenia 150 lotów w czasie 24 godzin i 24 minut, w tym 53 loty samodzielne.

Jej instruktor wydał jej następującą opinię końcową: „Posłuszna, grzeczna, spokojna, w lataniu ręka miękka, słaba fizycznie. Teoretyczny egzamin zdała na b. dobry, praktyczny na dobry. Ukończyła kurs z wynikiem b. dobrym. Lokata 6”. Z tego okresu Maksi bardzo sobie ceniła również komendanta CWL mjr pil. Krzysztofa Donigiewicza.

Maksi mile wspomina dwa lata pracy w wojewódzkim oddziale Ligi Lotniczej w Katowicach. Podlegała tam bezpośrednio porucznikowi instruktorowi Mieczysławowi Rybakowi. Miała dużo czasu na latanie, bo oprócz kontroli aeroklubów regionalnych trening własny wchodził w zakres jej obowiązków służbowych. Można było poprawić jakość centrowania „kominów” termicznych, co jej dotąd dobrze nie wychodziło. Miała dobrych nauczycieli w osobach Stanisława Skrzydlewskiego i Zbigniewa Rawicza, który uczył jej taktyki przelotowej. Chciała jak najszybciej zdobyć srebrną odznakę szybowcową, bo koleżanka klubowa Siarkowska już ją uzyskała. Z uśmiechem wspomina swój pierwszy przelot wykonany w 1951 roku. Za zadanie miała lot na lotnisko Aeroklubu Częstochowskiego. W pierwszym „kominie” weszła w chmurę, która ją solidnie „wytarmosiła”. Kiedy z niej „wypadła”, nie wiedziała już gdzie jest. Wzięła kurs północny po wykręceniu podstawy chmur na wysokości 1800 metrów. Opadając zobaczyła przypadkowo wielkie pole z napisem „Częstochowa” ulokowanym w sporym kole wykonanym z kamieni. Dużą wysokość wytracała korkociągami. Tak trafiła na lotnisko docelowe. Przelotem o długości 61 kilometrów uzupełniła ostatni brakujący jej warunek do srebrnej odznaki nr 453. W aeroklubie uznano ją za cudowną, dobrze zapowiadającą się szybowniczkę, bo trafiła do celu. „Będą z niej ludzie – mówiono. Odtąd „miała chody”. Pamięta też loty na „Żurawiu”, na którym latała z instr. Zającem za wyciągarką. Bojąc się, żeby nie zrobiła błędu, – nie dotykała sterów. Po locie instruktor pochwalił ją za czysty pilotaż, co ugruntowało jej dobrą opinię na lotnisku.

Szybko i przypadkowo rozpoczęła karierę zawodniczą. W tych latach na zawody krajowe kwalifikowano odgórnie, przydzielając aeroklubom regionalnym pewną ilość miejsc. Jedną z pięciu osób z Katowic, zakwalifikowanych na IX Krajowe Zawody Szybowcowe, rozegrane na lotnisku w Kobylnicy w czerwcu 1952 roku zrezygnowała z uczestnictwa. Maksi skorzystała z propozycji zajęcia jej miejsca. Miała wówczas zaledwie kilkadziesiąt godzin spędzonych w powietrzu na szybowcach. Zbigniew Rawicz zaproponował jej, aby trzymała się blisko niego i powtarzała jego manewry. Wykorzystując to zajęła 16 miejsce, będąc najlepszą wśród kobiet. Zdobyła z tego tytułu nagrodę rektora Politechniki Warszawskiej - meblowy zegar bijący godzinę, który chodzi do dziś w jej mieszkaniu. Jeden z artykułów prasie nosił tytuł: „Czmielówna, pod opieką kończymi skrzydłami Rawicza”. Na tychże zawodach wykonała na „Musze-ter” przelot docelowy ponad 300 km do Masłowa, uzyskując warunek do złotej odznaki szybowcowej.

Maksi w roku 1952 skończyła na Muchowcu kurs akrobacji samolotowej i zdobyła uprawnienia do holowania szybowców a w Nowym Targu pod okiem Czesława Bieszczada - uprawnienia do zrzucania skoczków spadochronowych.

10 lipca 1952 roku wykonała po starcie z Muchowca przelot po trójkacie 100 km. Nauczona przez Rawicza odważnie schodziła nisko na przeskoki między kominowych i uzyskała na „Musze-ter” prędkość ponad 55 km/godz, co było wynikiem lepszym od rekordu świata. Był to nowy rekord Polski, nie uznany jednak za rekord światowy ze względów formalnych. Rok później, w maju, na zgrupowaniu w Kobylnicy, startując z wyciągarki uzyskała w locie chmurowym przewyższenie ponad

3000 m, zdobywając drugi i ostatni warunek do złotej odznaki szybowcowej nr 51.



Maksi i Stasia Antoszevska. Wrocław, 1954 rok.

W 1953 r. brała udział w pierwszych Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie, gdzie miała dobrą opiekę Włodzimierza Humena i Tadeusza Góry. Od tej pory startowała niemal we wszystkich szybowcowych mistrzostwach Polski.

Dokończenie w następnym numerze

Stanisław Błasiak

JEŻÓW 1945

Wspomnienia Czesława Miodońskiego

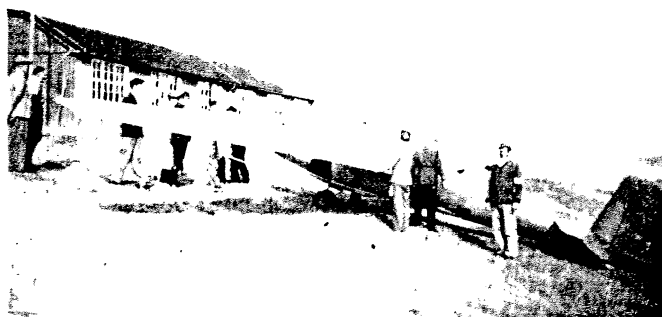
Dokończenie

Tak więc przybycie na szybowisku Grunów-Jeżów okazało się dla nas nieco spóźnionym i to zaledwie o dwa dni. Jak potwierdziły to późniejsze badania kolumna samochodów od sąsiadów z południa, w asyście wojskowej z odpowiednimi podobno upoważnieniami od wyzwolicieli, spenetrowała wszystkie obiekty na szczycie i co chciała to wywiozła. A że chciała dużo, to sami stwierdziliśmy na miejscu. Nie będąc pewnym przyszłości ZIEM ODZYSKANYCH, spore ilości odnajdywanych w różnych ukryciach szybowców i sprzętu pomocniczego pośpiesznie odsyłaliśmy do kraju, a konkretnie do Bielska. Czynieśmy to trochę w tajemnicy przed naszymi WYZWOLICIELAMI, uważaliśmy jednak, że należy się to nam jako częściowa przynajmniej rekompensata za lata grabieży na naszych POLSKICH ZIEMIACH w czasie wojny. Spore ilości nie zmontowanych szybowców znaleźliśmy w Zakładach Szybowcowych, o których chyba nic nie wiedzieli nasi sąsiedzi. Nasze działania przypominały tu scenki z „Dzikiego Zachodu”, na przykład: dwa wagony kleju „Certuz”, sklejki i lakiery dosłownie wykradliśmy Rosjanom z transportu wojskowego. Starsi koledzy upijali żołnierzy alkoholem, a młodzież w tym czasie przetoczyła wagony na bocznicę do stacji w Jeleniej Górze – tam oczekiwała już na nie specjalna lokomotywa z naszą polską załogą, która dowiozła je do samego Bielska.

Dla wielu z nas – ENTUZJASTÓW LATANIA – prace ORGANIZACYJNO-POSZUKIWAWCZO-WYSYŁKOWE nie były wystarczająco atrakcyjne. Chcieliśmy jeszcze sami POLATAĆ. Grupka ŚMIAŁYCH zaczęła przygotowywać w tajemnicy przed Kadra Kierowniczą swój cichy, ale jakże oryginalny plan LOTÓW KONSPIRACYJNYCH!!! W odległym hangarze, gdzie nikt z Kierownictwa nie zachodził, zmontowaliśmy sobie z różnych oddzielnych elementów (kadłub, skrzydła, statecznik) szybowiec „Grunau Bebi”.

Po wylosowaniu kolejności (szczęściarzem, który miał polecieć jako pierwszy został Kolega Gołuch z Żywca) już dość późnym wieczorem przystąpiliśmy do lotów. Loty te zawsze organizowaliśmy późnymi

wieczorami, kiedy nasza Kadra miała czas już tylko dla siebie. Latać zaczęliśmy od razu ze szczytu góry – ileż to dawało nam emocji. Spore kłopoty mieliśmy z naciąganiem gum i wypuszczaniem szybowca (było nas trochę mało), ale od czego są pomysły (palik, sznur i nóż). Pierwsze loty wyglądały dość rozpaczliwie, nie obyło się bez solidnych pompek i zafalowań. Nie zdawaliśmy sobie sprawy, że różnice w pilotowaniu szybowca Grunau Bēbi i szybowca SG-38, z którym związane były nasze dotychczasowe doświadczenia, są tak wielkie. Lądowanie także nie było łatwe, tym bardziej, że zdecydowaliśmy się lądować pod stok, aby nie ciągnąć szybowca zbyt daleko. Nowe komplikacje nastąpiły natychmiast, kiedy zdecydowaliśmy się na użycie hamulca powietrznego, ale jeszcze gorzej było, kiedy te hamulce chciało się schować lub użyć je kilkakrotnie.



Jeżów 1945. Z prawej stoi niemiecki instruktor Willi Kurten.

Po pewnym czasie nasza tajemnica jednak się wydała, ktoś puścił „farbę”. Kłopotów mieliśmy sporo, groziło nam nawet karne usunięcie z dalszego szkolenia. Uratował nas znów CZŁOWIEK MADRY – Pan PUCHAJDA, który na szczęście przyjechał do Grunowa. Mimo, że lotów konspiracyjnych wykonaliśmy niewiele, doświadczeń zdobyliśmy sporo, a przede wszystkim odwagi i wiary we własne umiejętności. Piórka odrastały nam szybko i coraz częściej spoglądaliśmy na odległe nieco pasmo gór, które w miejscowym żargonie nosiło nazwę „ZBOCZA C”. Wiele pomocny był nam miejscowy instruktor niemiecki Willi Kurten. Od samego początku naszego pobytu w Jeżowie przystał do nas oferując swoje usługi, a że wiele rzeczy było nam nieznanymi chętnie korzystaliśmy z jego wiedzy i umiejętności. Przede wszystkim korzystali z nich kierownictwo i nasza kadra instruktorska, Panowie: Dziergas, Krawczyk, Płonka, a później i Pani Zbylut.

Nadszedł wreszcie ten wymarzony DZIEŃ LOTÓW NA ŻAGLU, wcale nie taki piękny i słoneczny – przeciwnie, strasznie wietrzny i pochmurny, a nawet dość chłodny, jest to już prawie koniec lata. Mam to szczęście, że wylatuję jako jeden z pierwszych z całej naszej trzydziestoosobowej grupy. Lot kontrolny na dwusterze „Kranich” wykonuję z Willi Kurtenem. W żaden sposób nie możemy się dogadać, ja nie znam niemieckiego, on polskiego. Wszystko dzieje się bardzo nerwowo. Siadam w szybowcu zupełnie nie przygotowany, zbyt nisko, bez poduszki (wtedy spadochronów nie mieliśmy) i niewiele widzę z kabiny. W pewnym momencie stwierdzam, że jesteśmy już w

powietrzu. Szybowcem rzuca na wszystkie strony, instruktor coś do mnie mówi, ale ja nic nie rozumiem. Lecimy już z powrotem wzdłuż zbocza, wpadamy nad szczyt i za moment przechodzimy do lądowania. „Kranich” zatrzymuje się obok „Bebika”, który jest już dla mnie przygotowany do startu, a koledzy leżą dosłownie na jego skrzydłach aby wichura nie przewróciła go na plecy. Jak w transie, przy pomocy instruktora, wsiadam do szybowca i zostaję wyrzuty z gum jak z procy. Już jestem w powietrzu. Rzuca niesamowicie w górę, w dół i na boki, muszę walczyć z żywiołem jak nigdy dotąd. Idę wzdłuż zbocza, może zbyt nisko drzew, ale w efekcie jeszcze przed dojściem do zawrotu osiągam już wysokość ponad szczyt, ale to mnie właśnie ratuje. Z wrażenia pomyliłem kierunki zwrotu. Zamiast od zbocza, robię zwrot na zbocze, w efekcie wpadam na stronę zawietrzną i wyczuwam solidne przepadanie. Na szczęście mam na tyle wysokości, że udaje mi się z powrotem wrócić na stronę nawietrzną. Teraz znów wyczuwam bardzo silne wznoszenie, osiągam niesamowitą wysokość lotu – chyba pierwszy raz w życiu jestem na takiej wysokości. Lecąc z powrotem po zboczu stwierdzam, że obiekty na ziemi stały się jakieś bardzo małe. Pólko, na którym mam lądować, wydaje mi się do tego celu stanowczo za małe. Decyduję się wykonać jeszcze jeden nawrót na zboczu, ale tym razem już nie myślę kierunku, wysokość wciąż rośnie. Kątem oka zauważyłem, że moi koledzy na lądowisku, trzymając się za ręce wykonują tzw. „Krag”. Oznacza to, że mam podchodzić do lądowania, bo warunek CZASU do kat. „C” mam już zaliczony. Udaję, że nic nie widzę, a tak naprawdę to boję się trochę tej mojej wysokości, muszę się z nią oswoić. Na pewno wysokość 1000 m już przekroczyłem, a przynajmniej po tylu latach tak mi się wydaje. Muszę wreszcie zdecydować się na lądowanie, tym bardziej, że zobaczyłem na dole już nie KOŁO lecz KRZYŻ, a to oznaczało kategorię nakaz lądowania. Udało mi się wylądować dosłownie w miejscu startu, bez potrzeby dodatkowego przetaczania szybowca do następnego startu. Koledzy dosłownie wyjmowali mnie z kabiny i co bardziej niespokojne DUCHY, natychmiast pod pozorem GRATULACJI obdarowali mnie solidnymi klapsami. Były też gratulacje od Kierownika Wyszkozenia (kuzyna Dziergasa) i innych Instruktorów, i kolejne klapsy, ale już nie tak bolesne. Okazało się, że czasowy warunek do kat. „C” przekroczyłem chyba trzykrotnie, bo byłem w powietrzu ponad 45 minut, a i wysokością powyżej startu mógłbym zdobyć diament do moich już wówczas TRZECH „MEWEK”, i wszystko to działo się w jednym locie, dla mnie pierwszym locie na żaglu. Wówczas jednak nie wzięto pod uwagę moich wyczynów, a nawet powinienem się cieszyć, że nie zostałem ukarany za opóźnianie lądowania mimo wyłożonych znaków.

Czesław Miodoński

Sprostowanie

Żle zostało podpisane zdjęcie w poprzednim numerze „Biuletynu Loteczki”. Oczywiście pokazane modele zostały „wypożyczone” od modelarzy na potrzeby wykonania zdjęcia, a nie wykonane przez „Loteczkowiczów”.

ADRES KORESPONDENCYJNY:

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

KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”

