

## Mazurskim An-em - romantycznie i promocyjnie

Mało kto wie, że mielecki "Antek", tak często widywany nad Mazurami, obchodzi właśnie diamentowy jubileusz. Niewielu też wykorzystuje jego walory sprawnościowe i rozpoznawalną sylwetkę, by zwiększyć zainteresowanie swoimi ważnymi sprawami. Aeroklub Krainy Jezior po raz kolejny skorzystał z zaproszenia na zlot zabytkowych już An-ów.



**Fot.** archiwum

Tym razem trzy An-y2, stacjonujące na co dzień w Wilamowie k. Kętrzyna poleciały w połowie sierpnia na okazałe lądowisko w Paluknys, ok. 35 km na południowy zachód od Wilna. Na wcześniejszych, europejskich zlotach mazurskim An-om w wojskowych barwach zapisano sporo pochwał, a ich załogi odniosły sukcesy pilotażowe. Tym razem samoloty zabrały spory ładunek promocyjny Warmii i Mazur.



Najwięcej spraw związanych z tą wyprawą wziął na siebie Stanisław Tołwiński, prezes aeroklubu, znany nie tylko na Mazurach pilot-biznesmen, organizator imprez plenerowych z militarną przygodą. Od lat zaskakuje pomysłami z dziedziny lotnictwa: festynami i jarmarkami lotniczymi, a także organizacją mistrzostw w kwalifikowanych dyscyplinach lotniczych. Kiedy więc wywoływał sprawę zlotu An-ów w Paluknio Air Park, niejednemu z zespołu jego pomocników i współpracowników drgnęły mocniej awiatorskie zmysły. Każdemu zależało na tym, by znaleźć się w zespole kandydatów do bądź co bądź prestiżowej podróży. Na spotkaniu przed odlotem na Litwę wszyscy

zainteresowani byli punktualnie, lecz pogoda zaczęła stawiać znaki zapytania. Dopiero po 18.00, po kolejnych potwierdzeniach meteorologicznych można było ogłosić ostateczną odprawę. Stery samolotów powierzono doświadczonym pilotom: w SP-KTS - Jackowi Janidze w SP-KBT Leonowi Wegnerowi, a w SP-KTK pilotom znanymi m.in. z wielu sportowych lotnisk - Sebastianowi Kuciarskiemu i Marcinowi Wyszynskiemu. Prezes Tołwińskim leciał w towarzystwie zaproszonych działaczy i pracowników samorządu województwa warmińsko-mazurskiego. Samoloty wypełnili także dziennikarze i biznesmeni. Razem 27-osobowa reprezentacja regionu z była gotowa do zlotu i marketingowej misji.



„Antek” jubilatem

- Budzący do dziś sympatię samolot An-2, popularnie zwany Antkiem będzie lada dzień diamentowym jubilatem – podkreśla Stanisław Tołwiński. - Właśnie przed 60 laty (31.8.1947) oblatano prototyp tego wielozadaniowego samolotu według konstrukcji Olega Antonowa. Było to znaczącym wydarzeniem w powojennym lotnictwie – dodaje. Pilot Leon Wegner „Antki” zna na wylot, więc powierzony mu samolot przedstawia w encyklopedycznym skrócie. - An-2 ma konstrukcję metalową, skrzydła dwudźwigarowe i szkielet wykrzyżowany cięgnami. Na górnym płacie są automatyczne sloty na całej rozpiętości. Przy okazji pan Leon wskazuje na klapy i lotki szczelinowe o konstrukcji metalowej na obu płatach. - An-y2 mogą pomieścić, zależnie od wersji do 12 foteli oraz toaletę lub jako tansportowo-desantowe - 12 składanych siedzeń wzdłuż ścian bocznych – przedstawia. I dalej zasypuje szczegółami: dotyczącymi napędu. - An-2 wyróżnia się silnikiem tłokowym, gwiazdowym, 9-cylindrowym o mocy 1000 KM. Jest bowiem co dźwigać. Masa własna tego statku powietrznego wynosi 3,5 tony, użyteczna - 2 tony, a startowa - 5,5 tony. Maszyna wysoka na 4 metry ma 18 metrów rozpiętości i 12,5 m długości. Niezawodna konstrukcja An-a sprawia, że kolejne odmiany jego wersji są wyjątkowo odporne na trudy eksploatacji w różnych warunkach terenowych. - An-owe stery są krzyżowe, pokryte tkaniną, a stateczniki metalowe. Sterowanie jest linkowo-popychaczowe.

Klapy i klapki wyważające wychylane są elektromechanicznie - uzupełnia prezes Tołwiński. Ale oto nareszcie słyszymy głosy od strony hangaru wilamowskiego lotniska: staaartuuuuujemy!



Piękno mazurskiej ziemi

Lecimy na północny wschód. Oczekiwania na lot wnet zrekompensowały nam widoki mazurskiego krajobrazu, oświetlane długimi promieniami przebijającego się nieśmiało słońca. Niezbyt szybko mijamy znane punkty topograficzne. Czołowy wiatr nie pozwala odczuć szybkości samolotu. Do wsi Doba czas się dłuży, ale trzeba się oswoić z warunkami. Tymczasem podziwiamy kolory i ukształtowanie terenu, poźniwny porządek na polach oraz bogate wszystkimi odmianami zieleni gęste lasy. Tafle mijanych jezior - gładkie jak stół. Wznosimy się nad jeziorem Dargin, po prawej rozlewa się Kisajno. Samolot z trudem wzbija się nieco wyżej. Ach, ten oporny wiatr! Myślę sobie: nie szkodzi. Ja akurat chciałbym zawsze latać nisko..., choćby na granicy dozwolonej najniższej wysokości lotu samolotami, czyli około 400 metrów nad obszarem zabudowanym. Mijamy żeglarskie Giżycko i jezioro Niegocin. Znowu ciągną się lasy, a gdzieś pagórki w tabakowych kolorach z czarnymi przebarwieniami w zagłębieniach po ulewie. Domy pokryte czerwoną dachówką, zagrody otoczone drzewami - taki miły, poukładany świat. Impresja iście malarska. Jeszcze na pożegnanie z Mazurami moi kompani z samolotu wpatrują się w zamyśleniu w tafle jeziora Gołdopiwo (tę nazwę na pewno wymyślili Holendrzy...), a potem lasy, lasy i lasy. Lecimy już 37 minut. Ciekawe jakie spostrzeżenia mają podróżujący w dwóch An-ach poniżej, po naszej lewej stronie? W samolocie nie rozgadujemy się zanadto, bo trzeba by było się przekrzykiwać. Frapują nas nowe odsłony krajobrazu, tym bardziej, że na ziemi pojawia się „suwalska szachownica”, także pokryta lasami i jeziorami - z góry to takimi sobie „oczkami”. Teraz krajobraz nie jest już tak imponujący jak zielono-szmaragdowe Mazury. Po niedługim czasie zaczęliśmy wyglądać zabudowy Sejn i przejścia granicznego w Ogródnikach. Tylko sznur TIR-ów na szosie naprowadził nasze

spostreżenia dotyczące okolic granicy, bo dziś w panoramie nie wyróżnia się ona niczym szczególnym.



Po pierwszych emocjach

Gdy minęła już godzina lotu i byliśmy już po pierwszych podniebnych emocjach, wymieniam z sąsiadem, Piotrem Ciszkiem, biznesmenem z Nakomiad, pierwsze, skrótowe refleksje - kilka przemyśleń na temat lotniczej techniki i ludzkich zdolności. Nad Litwą unosiła się lekka mgła, a różowe prześwity spomiędzy lekkich, rozmazujących się chmur wróżyły dobrą pogodę. Dookoła świat jakby stanął w bezruchu. W szarości krajobrazu wybijały się tylko polne drogi z żółtego piasku. Za oknem przedwieczorny nastrój przygnębiały eternitowe i azbestowe dachy w wiejskich zabudowach. Ale nowe ożywienie przyniosła granatowa wstęga Niemna, otulona szczelnie lasem. Po niedługim czasie, na monotonnym terenie nieużytków zaczęły połyskiwać lotniskowe światła. Przed nami docelowe Paluknys. Po prawie dwóch godzinach dotknęliśmy ziemi. Pod drzwiami samolotu podjechał samochód „follow me” z uroczymi dziewczynami na skrzyni. Grupa entuzjastycznie nas witających młodych ludzi wystrzeliła z butelki musującego wina. Widać, że cieszą się na gości. A my nie możemy oderwać oczu od dziewcząt. Jaka piękna ta Litwa! Tak od razu bardzo nam bliska...



Z otwartymi ramionami

Gospodarze Paluknio Air Park są bardzo radośni, nie kryją zadowolenia z zagęszczenia w lotniskowej karczmie. Witają wszystkich jak dobrych znajomych, choć nie wszystkich spotykali na poprzednich zlotach An-ów. Lotnicza brać jest spontaniczna. Ogromny dom z bali, przeniesiony tu jako zabytek z głębi Litwy, zachęca do jasnej przestronnej sali z barem. Na piętrze, na tle nowej boazerii znów oszołomienie: cud-miód dziewczyna, blondynka błyskająca piwnymi oczętami i recytująca po angielsku przez śnieżno-białe zęby informacje dla przybyszów. Na dodatek ma tu jedną z najmiłszych ról - rozdaje gadżety i bony do barów oraz po butelce piwa ze złotym napisem „pilot”. Taki okaz! Żal otwierać... Wśród niespodzianek tradycyjna, bawełniana koszulka z grafiką upamiętniającą 60-lecie An-2, a pod nim dowcipne stwierdzenie: „Za stary, żeby był zły”. Oj, jak ważne to pocieszenie dla niejednej żony... Przy karczemnych stołach zrobiło się gwarno, jak w wieży Babel. Są już prawie wszystkie, zapowiadane ekipy: Anglicy z Derby, Czesi z Pilzna, Ukraińcy z Kijowa, Finowie z Helsinek, Szwedzi z okolic Goteborga. Na wielkiej mapie Europy zaznaczono trasy lotu gości. Ktoś domalował linię z marokańskiego Rabatu (?) Może dla żartu? Ale zaskoczeń nie ma końca; po chwili zjawia się rubaszny Hiszpan - kamerzysta z Alicante. Amatorzy latania, często jako turyści dołączają do ekip miłośników antonowów. Liczy się przecież nie tylko podniebna przygoda na pokładzie maszyny owianej legendą. Rajdy lotnicze niosą – jak każda forma turystyki – sporo atrakcji, wiedzy, no i ciekawostki towarzyskie. Podczas powitalnego wieczoru spotykam tu młodego Australijczyka, który spędzając wakacje nad Bałtykiem, wybrał się na Litwę żółtym An-em z Helsinek wraz z lotnikami-seniorami. Zapewnił sobie też uroczne towarzystwo czarnookiej brunetki (!) Sirpy, co w przypadku Finki jest zjawiskiem niemal nadprzyrodzonym. Następnego dnia spodziewany tu będzie Duńczyk, któremu pogoda powstrzymała przelot i stanął na lotnisku w Wilamowie . Przylecą też „Antki” z Rosjanami. Nasza ekipa z Mazur dopytuje o litewskie Jaki-52, a przede wszystkim o pilotów, dobrych znajomych z pokazów akrobacyjnych nad Mazurami. Kolejny brawurowy przelot obiecał tu Eugenijus Raunikas,

prezes klubu lotniczego i instruktor pilotażu z Kowna. Niejeden już raz był on gościem lotniska w Wilamowie wraz z towarzyskim pilotem Algimantsem Žentelisem, obiektem westchnień niejednej damy.



Po obu stronach lotniska

Wokół Paluknys zacieśniła się przestrzeń. Na lotnisku stoją majestatycznie dwa szeregi różnokolorowych antonowów oznaczonych cyfrą 2. Na razie, w czwartkowy wieczór, jest ich czternaście. Oleg Antonow, rysując w latach międzywojnia pierwsze konstrukcje swoich szybowców, nie spodziewał się, że matka-Rosja szczyć się będzie po latach bardzo popularną marką, wywodzącą się od jego nazwiska oraz największym samolotem świata - antonowem-225. Niedaleko lotniskowej tawerny poszerzono teren dla różnorodnych lotniczych „maluchów”, no i także dla takiego „mercedesa” wśród samolotów klasy lekkiej, jaką jest francuska Socata TB-20. Przylecieli nią działacze poznańskiego aeroklubu: biznesmen-pilot Andrzej Smorawiński, na co dzień dealer samochodów marki BMW, znany instruktor lotnictwa Włodzimierz Chrenowicz oraz oddany sprawom lotnictwa Bohdan Marciniak. W piątek, w dniu otwarcia An-owej imprezy, od wczesnego ranka zlatywały do Paluknio Air Parku całe rodziny, awionetki z załogami zainteresowanymi mityngiem także towarzysko. Zanim zaczęła się rywalizacja pilotów i samolotów gospodarze sprowadzali na lotnisko wszystko, co najlepsze: fascynujące dziewczyny ze zbawiennymi niespodziankami do wypicia, wyborne dania oraz żywiłowe zespoły

muzyczne. Przez lotniskową estradę przewinęło się sporo artystów. Na otwarciu zlotu przyjechała reprezentacyjna orkiestra wojskowa. Zaskoczyła wszystkich koncertem standardów muzycznych na jazzowo i bluesowo. Potem, niemal przez cały dzień rozbawiali nas czterej muzycy folkowi: Alfredos, Evaldas, Vilagis i Virginijus tworzący kapele „Ramunele” z uroczą, elektryzującą śpiewem, Rimią. Warto ich zapamiętać, może będziemy mieli szczęście spotkać ich ponownie.



Dookoła Wilna

Nadchodzi pora lotniczych wyzwań. W namiocie komandora mityngu trwa odprawa przed prestiżowym przelotem nad Wilnem. Notujemy komunikaty: polecimy w niewielkich odstępach, punktem orientacyjnym w Wilnie jest słynna 326-metrowa wieża telewizyjna. Obiekt ten jest także symbolem walki Litwinów o demokrację. Wilnianie przeżywali tam dramaty przez osiem miesięcy roku 1991. Inne istotne dla nawigacji miejsca trzeba zapamiętać w zakolach rzeki Wilii. Konkursowy lot był bajkowy. Pogoda sprzyjała rejsowi nad malowniczo położoną stolicą Litwy. Nawet najstarsi jej mieszkańcy nie widzieli tak wielu samolotów nad miastem w jednym kwadransie. An-y, mimo, że leciały według dokładnie określonego czasu, pochylały się to na lewo, to na prawo, jakby pozdrowiały wszystkich przyjaciół lotnictwa. O wiele trudniejsze zadania czekały na pilotów i ich kompanów na ziemi. W centralnym punkcie lotniska reprezentacja każdego An-a w czteroosobowym składzie musiała obiegać samolot boso, na śliskiej foliowej powierzchni w specjalnym zestawieniu: pilot biegnie tyłem, pcha go trzech facetów, a na koniec biegu drugi od przodu lotnik powinien jak najszybciej wskoczyć na pokład maszyny. Oj, było sporo zabawnych zdarzeń, podobnie jak i podczas zespołowego przeciągania liny na trawiastej ślizgawce. Załogi mazurskich antonów zebrały sukcesy sprawnościowe. Reprezentacja An-2 oznakowanego SP-KTK, prowadzonego przez pilotów Sebastiana Kuciarskiego i Marcina Wysznińskiego z Warszawy zajęła w ogólnej klasyfikacji drugie miejsce, a SP-KTS z kapitanem Jackiem Janigą zyskał najwyższe uznanie międzynarodowej ferajny lotniczej za najładniejszy wygląd w militarnych

barwach i najbardziej efektowne wnętrze. Nawiasem mówiąc, wykonane niedawno przez rzemieślników litewskich.



Istotnym uzupełnieniem lotniczych wrażeń niech będzie wzmianka o spotkaniu uczestników zlotu An-ów w wileńskim ratuszu. Litwini, podobnie jak Polacy, są bardzo przywiązani do lotniczych tradycji. Dobrze przygotowali się do 60. rocznicy wydarzenia, jakim były pierwsze próby konstrukcyjnego dzieła Antonowa. Mer Wilna, Juzoas Imbrasas, postanowił uhonorować specjalnym spotkaniem wszystkich miłośników antonowów, zlatujących do Paluknio Air Parku na diamentowy jubileusz samolotów zasłużonych i wojsku, i w cywilu. Oprawa przyjęcia w wielkiej sali wileńskiego ratusza, wymiana pozdrowień i upominków bardzo ujęła uczestników zlotu. Rzadko kiedy przedstawiciele władz samorządowych i państwowych dają taką satysfakcję lotnikom, których wiedza, praca i kunszt unosi się wprawdzie widowiskowo i wysoko, ale na krótko, a znawców tego jest nie za wielu.





### Nie ma Litwy bez Polonii

Organizatorzy lotniczego mityngu sprawili też miłą niespodziankę wielkim uderzeniem w polskie sentymenty. Przed zabytkową karczmą śpiewali „Poluknianie”, polski chór, skupiający głównie mieszkańców wsi nazywanej po polsku Poluknie, zabudowanej po obu stronach rzeki Lukna. Chór jest trzypokoleniowy. Henryk Jankowski, zastępca mera w pobliskim rejonowym mieście Troki (ok. 35 km na zachód od Wilna), podkreśla, że dumą zespołu są młode męskie głosy. Takiego chóru mogą pozazdrościć sąsiednie skupiska Polaków w Lipniakach, Mamowie, Pokrempiu, czy Dojniach. „Ziemia wileńska u stóp Ostrobramskiej jest najpiękniejsza” – chwytają za serce słowa jednej z pieśni. Po chwili starsze panie zawodzą melodyjnie: „Troki, ach! Troki, wśród bezkresnych wód. To nas tak urzeka..., niepowtarzalny cud...”. Polską ekipę urzekło bardzo wiele przyjaznych gestów Litwinów, a najbardziej rozmowy z Polonusami rozwijane o ich tradycje, o młodzież. W wyjaśnianiu szczegółów prym wodziła Alina Kamilewicz, emerytowana polonistka z Palukni. – Przyjeżdżajcie tu kochani na dłużej – zaprasza miła starsza pani. – A jeśli zechcecie nas zaprosić do siebie, nie będziemy zwlekać z terminem – zapewnia.



Co urzędnik nosi w teczce?

Oj, chyba wiele, ale i tak nie pokaże... Urzędnicy samorządowi z Olsztyna - stolicy Warmii i Mazur - najpewniej noszą w swych teczkach zaczarowane różdżki. Na lotnisku w Paluknys, festynowy nastrój zlotu An-ów sprzyjał ich zamysłom promocyjnym. Widzowie licznych pokazów samolotowych z podziwem przystawali przy okazałym polskim pawilonie. Jak się znalazł w tak atrakcyjnym miejscu? Wie to tylko kilku Mazurów. Goście zlotu oraz zagraniczne ekipy z An-ów oblegali mazurski pawilon przez dwa dni. Chętnie smakowali różnorodnych specjałów, podziwiali regionalne produkty i z ciekawością zaglądali do wielu wydawnictw promocyjnych, zadając konkretne, turystyczne pytania. - Mazury są atrakcyjne nie tylko latem - zachęca Stanisław Harajda, dyrektor Departamentu Turystyki w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego. - Wkrótce, przed jesienią, w naszym regionie znajdą wspaniałe, zaciszne miejsca miłośnicy wędkowania, no oczywiście grzybiarze. - dodaje. Ponad kolorowymi ulotkami podziwiane były ciasta o kształtach wielkanocnej baby, z ciekawymi wypustkami, od których pochodzi nazwa wypieku - sękacz. Warto przypomnieć, że są one bardzo słodkie i w smaku przypominają biszkopt o lekko owocowym zapachu. Każdy smakujący specjału zastanawiał się nad zapewnieniami, że wybitne wartości sękaczy, sprowadzonych do Polski przez królową Bonę, doceniały od pokoleń Mazurki, dbające o krzepę swych chłopaków. Wiadomo, wszystko, co najzdrowsze do jedzenia wywodzi z Warmii lub Mazur, a niektóre warzywa z włoskich ogrodów polskiej królowej. Przy okazji wyjaśniono ciekawskim, skąd się wziął na promocyjnych półkach machwiowo-owocowy napój „Kubuś”. Otóż produkowany jest on w Olsztynku. A skąd się wzięły fajansowe kafle i miniatury zabytkowych pieców o dworskiej stylistyce? Tu ujawnił się tajemniczy biznesmen Piotr Cizek, który poprzez pracę nad ratowaniem zabytku zakorzenił się na dobre na kętrzyńskiej ziemi.



#### Stale i nowe atrakcje regionu

- Takie fajansowe miniatury są nawiązaniem do rzemieślniczych tradycji naszego regionu - podkreśla pan Piotr. - W piwnicach osiemnastowiecznego pałacu w Nakomiadach powstają w rękach artystów modele zdobnych pieców, Takie oto sentymentalne dzieła to z naszej manufaktury. Bywają coraz częściej celem odwiedzin pałacu - dodaje i podtrzymuje zainteresowanie Mazurami. - Nawet, gdy przyroda nie stwarza dobrych warunków do letnich czy zimowych uciech, to i tak u nas wokół jest ciekawie, choćby przy pałacowym kominku. Wiele osób już doceniło okolice mazurskich jezior w zimowym nastroju, z różnorodnymi atrakcjami na śniegu. Największą niespodzianką dla przybysza o każdej porze roku jest tu soczystość przyrody, a wokół niej krystalicznie czyste powietrze - dopowiada pan Piotr. Szymon Drej pełniący obowiązki zastępcy dyrektora Departamentu Promocji i Współpracy z Zagranicą w Urzędzie Marszałkowskim podkreśla że mieszkańcy Warmii i Mazur w coraz większej liczbie otwierają się na gości i potrafią zaskoczyć pomysłami nie tylko kulinarnymi. Bardzo cenne, jego zdaniem, są kontakty samorządów przygranicznych powiatów. Przykładem jest dobra, szeroka współpraca z litewskimi Taurogami. - Przedstawiciele partnerskiego okręgu, podobnie jak i polscy dyplomaci, z nowym zainteresowaniem docenili naszą akcję promocyjną na lotnisku - zaznacza. - Reprezentanci województwa warmińsko-mazurskiego i działacze Aeroklubu Krainy Jezior swoją promocyjną ofensywą oraz różnorodną aktywnością na zlocie w Paluknio Air Park zyskali wiele sympatii oraz przekonali europejskich awiatorów do powierzenia im na przyszły rok zadań mających na celu przygotowanie dwunastego mityngu An-ów na lotnisku Ketrzyn-Wilamowo - cieszy się prezes Tołwiński.



Szczęśliwy powrót przed burzą

Przygotowania do powrotu są znów okazją do ponownego przyjrzenia się sędziwemu An-owi. - Trzeba wiedzieć, że maszyna mieści w skrzydłach do 1200 litrów paliwa - mówi pilot Wegner. - Może latać z prędkością maksymalną do 250 km na godzinę, a jego zasięg wynosi 900 km. Ciekawostką jest na pewno to, że dolewka oleju silnikowego przed lotem wynosi od 20 do 30 litrów. Pojemność antkowego silnika jest pięciokrotnie większa niż dużego, szybkiego auta osobowego - 30 litrów. Dlatego maszyna wzbija się dość szybko - do 3,5 metra na sekundę. Wystarcza jej krótki rozbieg - zaledwie 250 metrów. Pogodowe niepokoje zaczynają jednak kierować nasze myśli na lotniskowy dobieg w Wilamowie. Podczas lotu na Litwę An-y zniżały się do 300 metrów nad ziemią i maszynom nie udało się osiągnąć w efekcie większej szybkości jak 130 km na godzinę...

Podróż powrotna mijała nam łagodnie. Mimo, że wznosiliśmy się o nieco powyżej 400 metrów nad ziemią, z łatwością dostrzegaliśmy wiele znajomych obiektów wokół jezior. Powietrze było bardziej przezroczyste. Uciekaliśmy przed załamaniem pogody. Zdawało się, że pilot się spieszy. - Oczywiście - wyjaśnia kapitan An-a Leon Wegner. - Odczuliście większą szybkość samolotu. Utrzymywałem tak około 200 kilometrów na godzinę (dla lotnika to jest 110 knotów) - dodaje

zadowolony z wykonanego zadania. Dziękujemy pilotom, dziękujemy sobie nawzajem za przyjazny klimat podczas lotniczej przygody.

\*

Mazurskie lotnisko w Wilamowie k. Kętrzyna należące od 15 lat do Aeroklubu Krainy Jezior, czynne jest od 1935 r., urządzone na jednej z 11 wielkich łąk, na których w latach międzywojennych wygospodarowano lądowiska i pasy startowe. Lotnicze próby w okolicach Kętrzyna rozpoczęto już w roku 1910. W 1929 r. przelatywał tamtędy sterowiec Graf Zeppelin. W latach II wojny światowej lotnisko z dwoma betonowymi pasami w kształcie litery „X”, było zapleczem dla transportu pasażerskiego kwatery głównej Hitlera „Wilczy Szaniec” w niedalekiej Gierłozie oraz dla kwatery „Anna” w Mamerkach.

*Tekst: Janusz Bisikiewicz*