

Giganci nauki PL odc. 5

polscy wynalazcy, odkrywcy i pionierzy nauk ścisłych

Mamy w naszej historii wspaniałych odkrywców i wynalazców, zmieniających losy Polski i świata. Często wiemy o nich niewiele albo zgoła nic. Przez całe dziesięciolecia od wojny byli świadomie zapomniani i niedoceniani. Nadszedł czas, byśmy mogli z dumą o nich mówić i przypominać Polsce i światu o wspaniałych rodakach



**Stanisław
Rogalski
(1904–1976)**

PARTNER DODATKU

PARTNER MERYTORYCZNY



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ



Orły

Jednym z najbardziej zaskakujących osiągnięć Drugiej Rzeczypospolitej był jej przemysł lotniczy. Stworzony głównie przez młodych entuzjastów, w większości studentów, metodami gospodarskimi. Jedyne, czym dysponowali, to zapał, pomysłowość i chęć rywalizacji

Zapatrzeni w świeży wówczas przykład braci Wrightów – niezamożnych mechaników prowadzących warsztaty rowerowe – wierzyli we własne siły, chcieli je wypróbować na tym nowym, spektakularnym polu. Większość z nich była rówieśnikami samolotu. Śledziła wiadomości o jego dojrzewaniu. O przelocie Louisa Blériota przez kanał La Manche w 1909 r. O dorośnięciu samolotu podczas wielkiej wojny, która przyniosła Polsce niepodległość. Był to wciąż jeszcze heroiczny okres powstawania lotnictwa. Pozyskiwania metodą prób i błędów wiadomości niezbędnych do jego rozwoju.

Wszędzie tak było. Przez cały wiek XIX próbowali stworzyć prawdziwe lotnictwo odważni entuzjaści z wyobraźnią. Wielki kapitał ani wojsko nie były tym zainteresowane, gdyż oficjalna nauka była zdecydowanie sceptyczna wobec idei maszyny latającej cięższej od powietrza. Obok spraw konstrukcyjnych, które musiały spełniać wymogi awiacyjno-aerodynamiczne, była sprawa napędu. Silnik samolotu musiał mieć odpowiednio dużą moc, a przy tym być możliwie najlżejszy. Wszędzie na świecie lotnictwo powstawało więc z wykorzystaniem przemysłu samochodowego. Polska międzywojenna takiego zaplecza nie miała. Mimo to, wedle niezbyt nam przychylnych ocen niemieckich, polski przemysł lotniczy zaliczał się w latach 30. XX w. do drugiej czwórki w skali światowej obok amerykańskiego, holenderskiego i czechosłowackiego. Pierwszą czwórkę stanowiły wówczas w tej dziedzinie Wielka Brytania, Niemcy, Francja i Włochy.

Ważną jego częścią były samoloty sportowe. A jej dobrze do dziś pamiętaną wizytówką światowej klasy – samoloty RWD. Ich nazwa to skrót od nazwisk trójki ich twórców. A ich sukcesy były niemałe. Sylwetki zaprezentowano na podstawie biogramów ze „Słownika polskich i związanych z Polską odkrywców, wynalazców oraz pionierów nauk matematyczno-przyrodniczych i techniki”, pióra Andrzeja Glassa, najwybitniejszego znawcy historii lotnictwa polskiego.

Prof. Bolesław Orłowski



Stanisław Wojciech Józef Rogalski urodził się 25 maja 1904 r. w Ołomuńcu na Morawach. Był synem Wojciecha, lekarza wojskowego, późniejszego generała, i Marii z Dubskich. Szkołę ludową ukończył w Wadowicach, uczęszczał do wielu gimnazjów, od 1919 r. do gimnazjum im. J. Zamoyskiego w Warszawie, gdzie zaprzyjaźnił się ze Stanisławem Wigurą. Maturę zdał w Państwowym Gimnazjum im. A. Mickiewicza w Warszawie.

W 1922 r. Rogalski rozpoczął studia na wydziale mechanicznym Politechniki Warszawskiej (PW). W 1924 r. odbył służbę wojskową i przeszedł przeszkolenie lotnicze w Szkole Pilotów w Bydgoszczy. Dyplom pilota wojskowego uzyskał w 1925 r., po czym wrócił na Politechnikę. W 1927 r. wraz z Wigurą zaprojektował i zbudował w warsztatach Sekcji Lotniczej Studentów PW dwumiejscowy samolot sportowy WR-1. W tymże roku startował na nim w Krajowym Konkursie Awionetek.

W końcu 1927 r. Rogalski, Wigura i Jerzy Drzewiecki zawiązali zespół konstruktorski RWD i rozpoczęli budowę dwumiejscowego sportowego wolnonośnego górnopłata RWD-1 z silnikiem ABC Scorpion 25 kW. Samolot ten na II Krajowym Konkursie Awionetek zdobył nagrodę Ministerstwa Komunikacji za śmiałość i oryginalność konstrukcji.

W 1929 r. Rogalski uzyskał dyplom inżyniera mechanika i został asystentem w Katedrze Budowy Samolotów PW u prof. Gustawa Mokrzyckiego. W latach 1931–1934 wykładał budowę samolotów na Politechnice Lwowskiej. W 1936 r. odbył kilkumiesięczną praktykę w wytwórniach lotniczych i instytutach badawczych w USA. W 1938 r. habilitował się na PW na podstawie wyników prac konstrukcyjnych i wykładu „Wady i zalety podwozia trójkołowego” i został docentem w Katedrze Aerodynamiki Stosowanej.

W 1930 r. wraz z inż. Antonim Kocjanem wzięli udział na RWD-2 w Międzynarodowym Mityngu Lotniczym Warszawa-Kraków-Brno i z powrotem (1,5 tys. km). Rogalski był członkiem Aeroklubu Akademickiego w Warszawie oraz Zarządu Aeroklubu RP i Związku Polskich Inżynierów Lotniczych.

Od 1930 r. samoloty RWD były produkowane przez Warsztaty Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW, w tymże roku przeniesione na Okęcie, do budynków ufundowanych przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej, i kierowane przez inż. J. Wędrzychowskiego, w 1933 r. przekształciły się w spółkę Doświadczalne Warsztaty Lotnicze (DWL). Łącznie zbudowano w nich 21 typów samolotów RWD w liczbie 314, a ponadto 540 w innych wytwórniach w kraju i za granicą (razem ponad 850). Samoloty RWD były podstawowym sprzętem polskiego lotnictwa sportowego oraz wojskowych szkół lotniczych.

Na RWD-2 Franciszek Żwirko i A. Kocjan pobili 16 października 1929 r. międzynarodowy rekord wysokości, uzyskując 4004 m. RWD-4, zbudowany w serii 10 sztuk, uczestniczył w międzynarodowych zawodach Challenge 1930. Na RWD-5bis Stanisław Skarżyński wykonał w 1933 r. przelot przez Atlantyk. Na RWD-6 Żwirko i Wigura odnieśli zwycięstwo w Challenge 1932. Na RWD-6bis Rogalski brał udział w V Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym. RWD-7 przyniósł Polsce międzynarodowe rekordy prędkości i wysokości. RWD-8 był masowo produkowanym samolotem

Stanisław Rogalski (1904–1976)

Był duchem sprawczym zawiązanego w 1927 r. zespołu konstruktorskiego RWD, który projektował samoloty będące podstawowym sprzętem polskiego lotnictwa sportowego oraz wojskowych szkół lotniczych

szkolnym (ponad 570 szt.). Na RWD-9 J. Bajan i G. Pokrzywka odnieśli zwycięstwo w Challenge 1934. Samolot akrobacyjny RWD-10 został zbudowany w serii 23 szt. RWD-11 był dwusilnikowym prototypem samolotu pasażerskiego. RWD-13 był samolotem turystycznym, powszechnie używanym w polskich aeroklubach (zbudowano 105 szt.). Samolot obserwacyjny RWD-14 Czapla został użyty podczas wojny we wrześniu 1939 r. (zbudowano 65 szt.).

Po wybuchu wojny i ewakuacji kadry technicznej RWD do Rumunii Rogalski przedostał się do Francji, gdzie był pilotem rezerwy w lotnictwie polskim. Przeniesiony do wytwórni Westland w Anglii projektował zabudowę uzbrojenia w samolotach Whirlwind i Lysander. W 1941 r. wyjechał do Turcji i w zorganizowanej przez J. Wędrychowskiego wytwórni tureckiej Türk Hava Kurumu Ucak Fabrikasi został dyrektorem technicznym. Uruchomiono tam licencyjną produkcję samolotu szkolnego Magister. Rogalski wraz z inż. J. Teisseyre i inż. L. Dulębą zaprojektowali tam szybowiec transportowy THK-1, jednomiejscowy samolot akrobacyjny THK-2, dwusilnikowy samolot pasażerski i sanitarny THK-5 oraz sportowy THK-11. Wraz z F. Janikiem Rogalski brał udział w budowie dwóch tuneli aerodynamicznych w Turcji. W latach 1942–1948 na politechnice w Stambule zorganizował wydział budowy samolotów i prowadził wykłady z aerodynamiki stosowanej.

W 1948 r. Rogalski wyemigrował do USA i zamieszkał w Erie (Pensylwania), gdzie podjął pracę w wytwórni

amortyzatorów lotniczych Lord. W maju 1949 r. rozpoczął pracę w Chase Aircraft w Trenton, gdzie brał udział w projektowaniu dwusilnikowego samolotu transportowego C-123. Gdy w 1956 r. został wykonany prototyp tego samolotu, przeniósł się do firmy Grumman Aircraft Engineering w Betphage (Nowy Jork), gdzie był starszym aerodynamikiem. W latach 1961–1964 w zakładach Grummana w Fort Worth (Teksas) pracował nad projektem myśliwsko-bombowego samolotu odrzutowego F-111 o zmiennej geometrii skrzydeł. W 1970 r. opracował podręcznik „Grumman Aerodynamical Manual”. W latach 1954–1968 był również profesorem w Princeton University (New Jersey). W 1971 r. zaprojektował pojazd międzymiastowy, poruszający się po betonowym torze na poduszce powietrznej z prędkością 480 km/h.

W grudniu 1971 r. Rogalski przeszedł na emeryturę, współpracował jednak nadal przy projektowaniu poduszki transportowego Flying Acre o ładunku 1500 ton. Współpracując z NASA, uczestniczył w projektowaniu pojazdu księżycowego; jego twórcą stał się inny Polak – Mieczysław Grzegorz Bekker (1905–1989).

Był żonaty z Halszką Antoniną Rychterówną, siostrą inż. W. Rychtera, znanego specjalisty i działacza sportu samochodowego i lotniczego. Zmarł 6 lutego 1976 r. w Huntington, w stanie Wirginia Zachodnia. Jego prochy spoczęły na cmentarzu komunalnym na Powązkach w Warszawie. Przekazał swoją bibliotekę fachową Instytutowi Lotnictwa w Warszawie.



Samolot RWD-9



Stanisław Wigura (1903–1932)

Projektował samoloty sportowe, na których wraz z pilotem Franciszkiem Żwirką w zawodach Challenge wygrywał z najlepszymi wówczas pilotami Europy

Stanisław Wigura urodził się w Warszawie 9 kwietnia 1903 r. (wiele publikacji błędnie podaje rok jego urodzenia). Był synem Kazimierza, inżyniera, i Marty z Sokołowskich.

Okres I wojny światowej spędził w Żytomierzu na Ukrainie, gdzie został ewakuowany wraz z rodziną. W końcu 1919 r. powrócił do Warszawy i podjął naukę w Gimnazjum im. J. Zamoyskiego; był zastępowym w 2 drużynie harcerskiej im. T. Reytana. Latem 1920 r. wstąpił ochotniczo do Wojska Polskiego i służył w 8 Pułku Artylerii Polowej. Po zdaniu matury rozpoczął w 1922 r. studia na wydziale mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Ukończył je w 1929 r. z dyplomem inżyniera mechanika. Razem z nim studiowali Stanisław Rogalski i Jerzy Drzewiecki. Wigura był czynnym członkiem Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW.

W 1927 r. zaprojektował wspólnie z Rogalskim samolot sportowy WR-1, którego prototyp zbudowano w warsztatach Sekcji Lotniczej. Samolot ten wziął udział w październiku 1927 r. w I Krajowym Konkursie Awionetek. W tymże roku Wigura współpracował również przy konstruowaniu metalowego samolotu pasażerskiego Stemał VII. Następnie razem z Rogalskim i Drzewieckim utworzyli zespół konstruktorski, który zbudował w 1928 r. dwumiejscowy górnopłat RWD-1. W tym zespole Wigura opracowywał ogólną koncepcję samolotów i rozwiązania konstrukcyjne, wykonywał również obliczenia aerodynamiczne i wytrzymałościowe. Był też wykładowcą w Państwowej Szkole Lotniczo-Samochodowej w Warszawie oraz asystentem w Katedrze Budowy Płatowców PW. Od 1930 r. był członkiem Aeroklubu RP.

Następny samolot – RWD-2 – stanowił rozwinięcie konstrukcji RWD-1. Prototyp wykonano w 1929 r., po czym zbudowano jeszcze trzy sztuki przeznaczone do udziału w Challenge 1930. RWD-2 przyniósł polskiemu lotnictwu pierwsze rekordy międzynarodowe. W 1929 r. Wigura przeszedł kurs pilotażu w Warszawskim Aeroklubie Akademickim, lecz z przyczyn zdrowotnych nie otrzymał dyplomu pilota sportowego. W latach 1929–1932 brał udział w zawodach krajowych i rajdach zagranicznych razem z S. Rogalskim, M. Pronaszką i F. Żwirką. Zajmowali na ogół czołowe miejsca, m.in. wraz ze Żwirką zwyciężyli na RWD-2 w I i II Locie Południowo-Zachodniej Polski (1929 i 1930), od 9 sierpnia do 6 września 1929 r. wykonali rajd dookoła Europy, przelatując 5 tys. km w ciągu 42 godzin lotu. Wraz ze Żwirką stworzyli zgraną załogę. Żwirko pilotował samolot, Wigura zaś w czasie lotu przeprowadzał obliczenia nawigacyjne oraz badania związane z optymalną eksploatacją silnika. Podczas postojów Wigura pełnił funkcję me-



Wigura wraz ze Żwirką stworzyli zgraną załogę. Żwirko pilotował samolot, Wigura był zaś nawigatorem, a na ziemi pełnił funkcję mechanika

Fot. NAC

chanika. RWD-4 był kolejnym ulepszeniem. Został zbudowany w 1930 r. w serii 10 szt. Samoloty te wzięły udział w zawodach Challenge 1930 oraz uczestniczyły w III Krajowym Konkursie Awionetek, w którym Wigura i Żwirko zajęli pierwsze miejsce. Na RWD-7 (1931), wzorowanym na RWD-2 i RWD-4, ustanowiono w 1931 r. rekord prędkości (178 km/h), a w 1932 r. rekord wysokości (6023 m). RWD-5 był jednym z najlepszych polskich samolotów sportowych. Zbudowano ich ponad 20 szt. Na RWD-5 Żwirko i Wigura zdobyli pierwsze miejsce w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych w 1931 r., a kpt. Stanisław Skarżyński na długodystansowej wersji RWD-5 bis dokonał w maju 1933 r. przelotu nad Atlantykiem (3582 km) i pobił międzynarodowy rekord odległości bez lądowania.

RWD-6 (1932) – pierwszy polski samolot krótkiego startu – był przeznaczony do udziału w Challenge 1932. Żwirko i Wigura odnieśli na nim zwycięstwo, pokonując najlepszych pilotów Europy. Był to pierwszy wielki sukces polskiego lotnictwa, za który Wigura otrzymał Złoty Krzyż Zasługi.

11 września 1932 r., lecąc na mityng lotniczy do Pragi, Wigura i Żwirko rozbili się podczas burzy pod Cierlickiem Górnym w Czechosłowacji. Obaj ponieśli śmierć. Przyczyną techniczną katastrofy było nieznanie wówczas zjawisko rozbieżności skrętnej skrzydła przy dużej prędkości lotu. Cały kraj okrył się żałobą. Zostali pochowani w alei Zasłużonych (grób 7) na cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.



Należał do głównych konstruktorów Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, w których realizowano konstrukcje zespołu RWD. Był też w DWL pilotem doświadczalnym i ustanawiał samolotowe rekordy

Jerzy Drzewiecki (1902–1990)

Trzeci z „muszkietierów” w zespole RWD, Jerzy Jan Drzewiecki, urodził się w Warszawie 7 sierpnia 1902 r. Był synem Józefa i Jadwigi z Jankowskich.

Od 1912 r. uczęszczał do szkoły H. Rygiera w Grodzisku Mazowieckim, od 1914 r. do szkoły W. Górskiego w Warszawie, a od 1915 r. do Gimnazjum im. E. Konopczyńskiego, przemianowanego w 1918 r. na Państwowe Gimnazjum im. A. Mickiewicza w Warszawie, gdzie zdał maturę w 1921 r. Jako ochotnik wziął udział w wojnie polsko-bolszewickiej, służąc od 12 lipca do 4 grudnia 1920 r. w 8 Pułku Artylerii Polowej.

1 października 1921 r. rozpoczął studia na wydziale mechanicznym Politechniki Warszawskiej (PW). W 1923 r. został wiceprezesem Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW i od jesieni tego roku koordynował jej prace warsztatowe. W 1924 r. zaprojektował i wraz z członkami sekcji zbudował szybowiec SL-2 (JD-1) Czarny Kot, który w czerwcu 1925 r. zajął piąte miejsce w II Konkursie Szybowców na Okywiu k. Gdyni. W 1925 r. – w drodze wyjątku, jako cywil oraz bez badań lotniczo-lekarskich – Drzewiecki został przeszkolony w pilotażu w Centralnej Eskadrze Treningowej przy 1 Pułku Lotniczym w Warszawie i uzyskał dyplom pilota wojskowego. Od 16 maja 1925 r. do lipca 1926 r. pracował w Wojskowej Centrali Badań Lotniczych w Warszawie jako zastępca kierownika biura konstrukcyjnego inż. W. Zalewskiego. Zaprojektował tam skrzydła do samolotu CWL Zalewski WZ-X, oblatanego w sierpniu 1926 r.

Wcześniej, w latach 1924–1925, zaprojektował dwumiejscowy samolot sportowy JD-2 (SL-4) zbudowany pod kierunkiem A. Kocjana w utworzonych na PW w podziemiach Nowej Kreślarni warsztatach Sekcji Lotniczej i oblatany 5 października 1926 r. Zbudowany w 1927 następny JD-2 zajął w październiku tego roku pierwsze miejsce w I Krajowym Konkursie Awionetek. W latach 1929–1930 Drzewiecki zbudował kolejne cztery samoloty tego typu w ulepszonej wersji JD-2bis. W latach 1927–1928 zaprojektował wspólnie ze S. Rogalskim i S. Wigurą samolot sportowy RWD-1, zbudowany w warsztatach Sekcji Lotniczej i oblatany przez Drzewieckiego w październiku 1928 r. Samolot ten w II Krajowym Konkursie Awionetek w 1928 r. został wyróżniony za oryginalną konstrukcję. RWD-1 zapoczątkował wieloletnią współpracę zespołu RWD. Podczas praktyki studenckiej w holenderskiej wytwórni Fokker Drzewiecki zapoznał się ze spawaniem acetylenowym konstrukcji lotniczych i przeniósł tę umiejętność do warsztatów sekcji. W latach 1928–1929 zespół RWD zaprojektował swój następny samolot sportowy RWD-2, oblatany przez Drzewieckiego w lipcu 1929 r. Samolot ten był pierwszym dużym sukcesem RWD. W lipcu 1929 r. Żwirko i Wigura wykonali na RWD-2 rajd wokół Europy długości 5 tys. km, w październiku 1929 r. Żwirko zwyciężył na tym samolocie w I Locie Południowo-Zachodniej Polski, a 16 października 1929 r. Żwirko i A. Kocjan uzyskali na RWD-2 dla Polski pierwszy międzynarodowy rekord lotniczy, w klasie samolotów o masie własnej do 280 kg, uzyskując wysokość 4004 m.

9 grudnia 1929 r. Drzewiecki otrzymał dyplom inżyniera na oddziale lotniczym wydziału mechanicznego PW. Od 1929 r. był członkiem Aeroklubu Akademickiego Warszawskiego, przekształconego następnie w Aeroklub Warszawski, oraz Związku Polskich Inżynierów Lotniczych. Warsztaty Sekcji Lotniczej Koła Mechanicznego Studentów PW, produkujące samoloty RWD, w 1930 r. przeniosły się na Okęcie do budynków ufundowanych przez LOPP, a w 1933 r. przekształciły się w spółkę Doświadczalne Warsztaty Lotnicze. Drzewiecki należał w nich do głównych konstruktorów. Do 1933 r. był też ich pilotem doświadczalnym – oblatywał prototypy samolotów RWD-3, RWD-4, RWD-5, RWD-6, RWD-7, RWD-8 i RWD-10. Na RWD-6 miał wypadek (podczas lotu urwały się skrzydła), lecz wyszedł z niego tylko lekko ranny. Na RWD-7 wspólnie z J. Wędrychowskim ustanowił międzynarodowy rekord prędkości w II klasie samolotów turystycznych, uzyskując 12 sierpnia 1931 r. prędkość 178 km/h, z Kocjanem zaś rekord wysokości, 30 listopada 1931 r. uzyskując 6023 m. Łącznie w warsztatach Sekcji Lotniczej Koła Mechanicznego Studentów PW i Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych w latach 1926–1939 zbudowano 21 typów samolotów RWD w liczbie 314 egz., a ponadto 540 w innych wytwórniach w kraju (Podlaskiej Wytwórni Samolotów i Lubelskiej Wytwórni Samolotów), a także w Estonii i Jugosławii – razem 850 samolotów, z czego 200 było użytkowanych w 18 krajach. Samoloty RWD-8 (ponad 570 szt.) były podstawowym sprzętem polskiego lotnictwa sportowego i wojskowych szkół lotniczych w latach 30. XX w. Na nich wyszkoliła się większość naszych pilotów biorących udział w II wojnie światowej. Na RWD-6 F. Żwirko i S. Wigura odnieśli zwycięstwo w zawodach Challenge 1932, a na RWD-9 J. Bajan i G. Pokrzywka w Challenge 1934.

We wrześniu 1939 r. wraz z kadrą techniczną i samolotami DWL Drzewiecki ewakuował się do Rumunii, a w październiku przedostał się do Anglii. W 1940 r. pracował jako kreślarz w biurze prototypowym wytwórni samolotów Westland w Yeovil, gdyż Anglicy początkowo nie chcieli zatrudniać u siebie obcokrajowców jako inżynierów konstruktorów. W latach 1941–1945 był pilotem w Air Transport Auxiliary, jednostce zajmującej się rozprawdaniem samolotów z wytwórni i warsztatów remontowych do jednostek bojowych, a także odprowadzaniem samolotów do remontu. Wylatał w ten sposób 2 tys. godzin, przeprowadzając ponad 1,2 tys. samolotów 64 typów. Miał dwa poważne wypadki lotnicze (ciężkie poparzenie na samolocie Beaufort i rozbitcie samolotu Whitley) oraz kilka lekkich.

W latach 1945–1947 Drzewiecki pracował w Anglii w wytwórni samolotów Bristol Aeroplane Co. w Filton jako kreślarz, a następnie konstruktor. W 1947 r. wyjechał do Kanady. Mimo kontraktu z wytwórnią De Havilland of Canada z powodu kryzysu pracy w niej nie otrzymał. Zatrudnił się w National Research Council w Ottawie, konstruując i instalując anteny radarowe. Następnie instalował radioteleskopy i projektował interferometry do 1972 r.

Jego pasją były narty i kwiaty. Zmarł 15 maja 1990 r. w Ottawie.

Stanisław Jakub Skarżyński urodził się 1 maja 1899 r. w Warcie. Był synem Władysława, aptekarza, i Wacławy z Kozłowskich.

Jako uczeń szkoły handlowej we Włocławku od kwietnia 1916 r. należał do Polskiej Organizacji Wojskowej w Warcie, pomagając legionistom w ucieczkach z obozu internowania w Szczypiornie. W 1918 r. zdał maturę we włocławskim gimnazjum realnym, w listopadzie tego roku przeprowadził wyzwolenie Warty od niemieckiego okupanta, a w grudniu tego roku wstąpił do Wojska Polskiego. Walczył z Ukraińcami i bolszewikami (1919–1920), był dwukrotnie ranny, dopiero w styczniu 1923 r. po ośmiu operacjach odzyskał władzę w sztywnej dotąd nodze. Pracując jako urzędnik w Ministerstwie Spraw Wojskowych, ukończył Szkołę Pilotów w Bydgoszczy i od 1926 r. służył w 1 Pułku Lotniczym, od 1927 r. w randze kapitana. Od lutego 1930 r. zatrudniony w Departamencie Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych powziął zamiar dokonania przelotu okrężnego nad Afryką, zrealizowany dzięki poparciu ministra spraw zagranicznych Augusta Zaleskiego i płk. L. Rayskiego. Skarżyński dokonał go wraz z obserwatorem por. Andrzejem Markiewiczem na samolocie PZL L.2 (SP-AFA) etapami w dniach 1 lutego–5 maja 1931 r., trasą z Warszawy przez Ateny, Kair, Chartum, Elisabethville, Lago, Dakar, Casablanca, Paryż i z powrotem do Warszawy. Przelot ten opisał w książce „25 770 km ponad Afryką” (1931). Jeszcze większym wyczynem Skarżyńskiego, przygotowanym z poparciem Aeroklubu RP i konstruktorów RWD, ale w tajemnicy przed obawiającymi się niepowodzenia po śmierci F. Żwirki i S. Wigury (1932) władzami lotnictwa wojskowego (oficjalnie Skarżyński miał ustanowić rekord odległości na trasie St. Louis–Lyon), był samotny przelot nad Atlantykiem z Afryki do Brazylii na samolocie RWD-5bis (SP-AJU). Był to górnołat o spawanym kadłubie stalowym i rozpiętości skrzydeł 10,2 m, z silnikiem o mocy 120 KM. Skarżyński wystartował wieczorem 7 maja 1933 r. z St. Louis we Francuskiej Afryce Zachodniej i po 20,5 godz. wylądował 8 maja w Maceio w Brazylii po przebyciu 3582 km. Ustanowił międzynarodowy rekord odległości przelotu w kategorii samolotów sportowych (do 450 kg), a zarazem pokonał Atlantyk na najdłuższym do tego czasu samolocie. Został za to – jako jedyny dotychczas Polak – nagrodzony medalem Blériota przez FAI (1936). Wyczynu tego dokonał, nie mając spadochronu, łódki ratowniczej, radia ani sekstansu.

Skarżyński przyleciał do Rio de Janeiro 11 maja 1933 r., następnie przez dwa miesiące odwiedzał skupiska polonijne w Kurytybie, Ponta Grossa, Porto Alegre i Buenos Aires, przelatując ponad 4 tys. km. Wrócił wraz z samolotem na statku „Avila Star” do Boulogne, skąd 30 lipca 1933 r. przeleciał do Łodzi, gdzie spotkał się z żoną, a stamtąd 2 sierpnia do Warszawy, gdzie został owacyjnie powitany na lotnisku mokotowskim. Łączna długość całego lotu wyniosła 18,3 tys. km. Opisał go w książce „Na RWD-5 przez Atlantyk” (1933, 1936).

Skarżyński piastował eksponowane stanowiska w organizacjach lotniczych, m.in. od 28 kwietnia 1939 r. był prezesem Aeroklubu RP. Od 1938 r. w randze podpułkownika był zastępcą dowódcy 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. W kam-

Stanisław Skarżyński (1899–1942)

Najbardziej rozszławił wspólne dzieło twórców RWD, a przy okazji lotnictwo Drugiej Rzeczypospolitej

panii wrześniowej był szefem sztabu w dowództwie lotnictwa i obrony przeciwlotniczej Armii Pomorze. Następnie jako attaché lotniczy w Bukareszcie organizował przerzuty polskich lotników do Francji. Na początku 1940 r. przybył do Paryża, gdzie został zastępcą szefa sztabu Polskich Sił Powietrznych we Francji. Po upadku Francji został ewakuowany do Wielkiej Brytanii, gdzie szkolił pilotów w Newton, był komendantem lotniska w Syerton, a następnie stacji lotniczej w Lindhome, skąd uczestniczył w lotach bojowych 305 Dywizjonu Bombowego nad Niemcy. Podczas nalotu tysiąca bombowców na Bremę 26 czerwca 1942 r. jego wellington został trafiony, a Skarżyński po wodowaniu na kanale La Manche został zmyty przez falę ze skrzydła i utonął. Jego ciało, po wyrzuceniu przez morze, pochowano na wyspie Terschelling w Holandii.

Skarżyński malował na szkle, pasjonował się samochodami, lubił operę, muzykę, teatr i książki historyczne. 8 maja 2013 r. Instytut Lotnictwa w Warszawie zorganizował uroczyste seminarium poświęcone 80. rocznicy jego przelotu nad Atlantykiem, połączone z pokazem latającej repliki samolotu RWD-5bis (SP-AJU).



Największym wyczynem Skarżyńskiego był samotny przelot nad Atlantykiem z Afryki do Brazylii na samolocie RWD-5bis (SP-AJU)



Giganci nauki PL

polscy wynalazcy, odkrywcy i pionierzy nauk ścisłych

Kolejny odcinek ukáže się 9 sierpnia



w tygodniku **SIECI**

JERZY DĄBROWSKI

– polski konstruktor lotniczy,
twórca bombowca PZL.37 Łoś

Więcej o bohaterach tego i następnym
dodatków z serii „Giganci nauki PL”
w serwisie YouTube na kanale: **IPNtv**



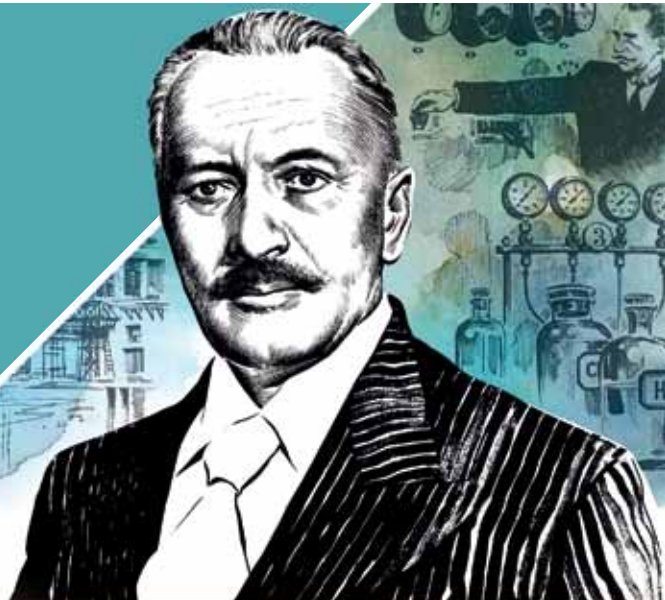
PARTNERZY
MERYTORYCZNI



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ



Wielcy polscy wynalazcy
w II Rzeczypospolitej



IPN Instytut Historii Nauki PAN
im. Ludwika i Aleksandra
Birkenmajerów

PROJEKT INSTYTUTU PAMIĘCI NARODOWEJ



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

www.gigancinauki.pl

