

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/82345,Rogalski-Stanislaw.html>
2021-12-09, 11:35

Rogalski Stanisław

ROGALSKI Stanisław Wojciech Józef (25 V 1904, Ołomuniec, Morawy – 6 II 1976, Huntington, stan Zachodnia Wirginia, USA), inżynier mechanik, konstruktor samolotów. Syn Wojciecha, lekarza wojskowego, późniejszego generała WP, oraz Marii z Dubskich.

Szkołę ludową ukończył w Wadowicach, gdzie w 1914 zdał egzamin do gimnazjum. Ewakuowany do Märisch Schonberg na Morawach, uczęszczał tam do gimnazjum niemieckiego, a później do gimnazjum w Borszczowie w Małopolsce Wschodniej. W 1919 kontynuował naukę w gimnazjum im. J. Zamoyskiego w Warszawie, gdzie zaprzyjaźnił się ze S. Wigurą. Maturę zdał w Państwowym Gimnazjum im. A. Mickiewicza w Warszawie.

W 1922 R. rozpoczął studia na wydziale mechanicznym PW. W 1924 odbył służbę wojskową i przeszedł przeszkolenie lotnicze w Szkole Pilotów w Bydgoszczy, dyplom pilota wojskowego uzyskał w 1925, po czym wrócił na Politechnikę. W 1927 wraz z Wigurą zaprojektował i zbudował w warsztatach Sekcji Lotniczej Studentów PW – mieszczących się w podziemiach Nowej Kreślarni – dwumiejscowy samolot sportowy WR-1, napędzany silnikiem Anzani 45 KM; w tymże roku startował na nim w Krajowym Konkursie Awionetek.

W końcu 1927 R., S. Wigura i J. 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 1927–29 R. był asystentem wolontariuszem, a w 1929 uzyskał dyplom inżyniera mechanika i został starszym asystentem w Katedrze Budowy Samolotów PW u prof. G.

Mokrzyckiego. W 1931–34 wykładał budowę samolotów na Politechnice Lwowskiej. W 1936 odbył kilkumiesięczną praktykę w wytwórniach lotniczych i instytutach badawczych w USA.

W 1938 habilitował się na PW na podstawie wyników prac konstrukcyjnych i wykładu habilitacyjnego: *Wady i zalety podwozia trójkątnego*. Następnie został docentem w Katedrze Aerodynamiki Stosowanej. W 1930 wraz z inż. A. Kocjanem wzięli udział na RWD-2 w Międzynarodowym Mityngu Lotniczym Warszawa–Kraków–Brno i z powrotem (1500 km). R. był członkiem Aeroklubu Akademickiego w Warszawie oraz członkiem Zarządu Aeroklubu RP i Związku Polskich Inżynierów Lotniczych.

Od 1930 samoloty RWD były produkowane przez Warsztaty Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW, w tymże roku przeniesione na Okęcie, do budynków ufundowanych przez LOPP. Warsztaty te, prowadzone przez inż. J. Wędrychowskiego, w 1933 przekształciły się w spółkę: Doświadczalne Warsztaty Lotnicze (DWL). Łącznie zbudowano w nich 21 typów samolotów RWD w liczbie 314 egzemplarzy, 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 w latach 30. XX w.

Na RWD-2 F. Żwirko i A. Kocjan pobili 16 X 1929 międzynarodowy rekord wysokości, uzyskując 4004 m, a Żwirko i Wigura wykonali w tym samym roku rajd wokół Europy. RWD-4 był pierwszym samolotem sportowym zbudowanym w serii 10 sztuk; uczestniczył w międzynarodowych zawodach Challenge 1930. Sportowy RWD-5 był zbudowany w serii 20 sztuk. Na RWD-5bis S. Skarżyński wykonał w 1933 przelot przez Atlantyk Południowy. Na RWD-6 F. Żwirko i S. Wigura odnieśli zwycięstwo na międzynarodowych zawodach Challenge 1932. Na RWD-6bis R. brał udział w V Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym. RWD-7 przyniósł Polsce międzynarodowe rekordy prędkości i wysokości. RWD-8 był masowo produkowanym samolotem szkolnym (ponad 570 sztuk). Na RWD-9 J. Bajan i G. Pokrzywka odnieśli zwycięstwo

na międzynarodowych zawodach Challenge 1934. Samolot akrobacyjny RWD-10 został zbudowany w serii 23 sztuk. RWD-11 był dwusilnikowym prototypem samolotu pasażerskiego. RWD-13 był samolotem turystycznym, powszechnie używanym w polskich aeroklubach (zbudowano 105 sztuk). Samolot obserwacyjny RWD-14 Czapla został użyty podczas wojny we IX 1939 (zbudowano 65 sztuk). RWD-15 był pięciomiejscowym samolotem turystycznym.

W 1939, po wybuchu wojny i ewakuacji kadry technicznej RWD do Rumunii, R. 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 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. R. 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 R. brał udział w budowie dwóch tuneli aerodynamicznych w Turcji. W 1942–48 na politechnice w Stambule zorganizował wydział budowy samolotów i prowadził wykłady z aerodynamiki stosowanej.

W 1948 R. wyemigrował do USA i zamieszkał w Erie (Pensylwania), gdzie podjął pracę w firmie amortyzatorów lotniczych Lord. W V 1949 rozpoczął pracę w Chase Aircraft w Trenton, gdzie brał udział w projektowaniu dwusilnikowego samolotu transportowego C-123. Gdy w 1956 został wykonany prototyp tego samolotu, przeniósł się do firmy Grumman Aircraft Engineering w Bethpage (New York), gdzie był starszym aerodynamikiem. Na początku rozwiązał problem stateczności dwusilnikowego samolotu wojskowego E-2A Hawkeye z zabudowaną na nim wirującą tarczą z anteną radaru, a następnie pracował nad projektami wstępnymi samolotów. W 1961–64 w zakładach Grummana w Fort Worth (Teksas) pracował nad projektem myśliwsko-bombowego samolotu odrzutowego F-111 o zmiennej geometrii skrzydeł. W 1970 opracował podręcznik *Grumman*

Aerodynamical Manual. W 1954–68 był również profesorem w Princeton University (New Jersey). W 1971 zaprojektował pojazd międzymiastowy, poruszający się po betonowym torze na poduszce powietrznej z prędkością 480 km/h.

W XII 1971 R. przeszedł na emeryturę, współpracował jednak nadal z firmą Grumman jako doradca techniczny przy projektowaniu poduszkowca transportowego Flying Acre o ładunku 1500 t, przeznaczonego do wykorzystania na bezdrożach dalekiej północy. Współpracując z Ośrodkiem Badań Kosmicznych NASA, wykonywał obliczenia aerodynamiczne oraz projekty techniczne rozwiązań dla pojazdu księżycowego. Był doradcą w sprawach energetyki, w szczególności wykorzystania energii wiatru oraz płynnego wodoru do napędu silników odrzutowych.

R. był odznaczony: Złotym Krzyżem Zasługi (1932), Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (1937), Corona D'Italia (1931), Criuziero du Sol (1933) i in.

Był żonaty z Halszką Antoniną Rychterówną, siostrą inż. W. Rychtera, znanego specjalisty i działacza sportu samochodowego i lotniczego. Małżeństwo było bezdzietne. Jego prochy zostały pochowane na cmentarzu Komunalnym na Powązkach w Warszawie. Przed śmiercią przekazał swoją bibliotekę fachową Inst. Lotnictwa w Warszawie.

PSB (S. Konarski); SBTP (A. Glass, T. Różycka); SPPT (A. Glass).

L. Dulęba, A. Glass: *Samoloty RWD*, Warszawa 1983; A. Glass: *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Warszawa 1976; J.R. Konieczny, T. Malinowski: *Mała encyklopedia lotników polskich*, Warszawa 1983; Archiwum PW: akta studentów, sygn. 7556.

Andrzej Glass

