

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/82810,Duleba-Leszek-Mieczyslaw.html>
2022-10-06, 13:15

Duleba Leszek Mieczysław

DULĘBA Leszek Mieczysław (19 V 1907, Lwów – 17 II 1987, Warszawa), inżynier mechanik, konstruktor samolotów. Syn Aleksandra, lekarza, i Stanisławy z Więckowskich, urzędniczki.

Do szkoły powszechnej uczęszczał we Lwowie, a od 1915 w Warszawie. W 1920 jako harcerz pełnił służbę pomocniczą wojskową. Od 1921 kształcił się w Państwowym Gimnazjum im. Stefana Batorego w Warszawie, gdzie uzyskał maturę w 1925. Studiował na oddziale lotniczym wydz. mechanicznego PW, będąc członkiem zarządu Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW i uczestnicząc w budowie samolotów RWD wraz z J. Drzewieckim, A. Kocjanem, S. Rogalskim i S. Wigurą. W 1929 opracował skrypt z wykładów M. T. Hubera pt. *Statyka lotnicza*. Dyplom inżyniera uzyskał w 1931. Od 1930 pracował w Stacji Płatowcowej Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie, prowadząc pomiary osiągnięć i własności lotnych samolotów. Następnie ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie w grupie technicznej jako prymus (1931–32). Od jesieni 1932 do wybuchu wojny był st. asystentem w Katedrze Budowy Płatowców i Mechaniki Lotu PW kierowanej przez G. Mokrzyckiego i pracował jako konstruktor w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie na Okęciu prowadząc obliczenia projektowe budowanych tam samolotów RWD (m.in. w 1939 kierował opracowywaniem dwusilnikowego torpedowego RWD-22 i uczestniczył w projektowaniu myśliwskiego RWD-25). Działał też w Aeroklubie Warszawskim.

We IX 1939 ewakuowany z DWL do Rumunii, dotarł przez Grecję do WP we Francji, gdzie pracował w wytwórni samolotów SNCAM Dewoitine w Tuluzie. Po upadku Francji od VII 1940 w Centrum Wyszkożenia Polskich Sił Powietrznych w Blackpool w Anglii, skąd w II 1941 został wysłany z grupą

polskich inżynierów lotniczych (wraz m.in. z Stanisławem Rogalskim i Jerzym Teisseyrem) do Turcji (drogą morską wokół Afryki), gdzie kierował działem projektowania w wytwórni THK w Etimesgute (1941–46). Wykładał też wytrzymałość konstrukcji lotniczych na politechnice w Stambule (1941–47).

Po powrocie do Polski D. od IV 1947 do 1961 pracował w Centralnym Studium Samolotów w Warszawie (od 1949 Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego Nr 4 Okęcie), a przejściowo też w Instytucie Lotnictwa (1955–57). Pod jego kierunkiem powstały samoloty: szkoleniowo-akrobacyjny CSS-11 (1948) i dwusilnikowy pasażerski CSS-12 (1950), przy budowie którego zastosował własnego pomysłu metodę wytwarzania blachy falistej na pokrycie kesonu skrzydeł. W okresie stalinizacji, kiedy lotnicze biura konstrukcyjne rozwiązano, a do produkcji kierowano głównie konstrukcje sowieckie, D. kierował przygotowaniem dokumentacji licencyjnej sowieckiego samolotu szkoleniowo-łącznikowego Po-2 pod oznaczeniem CSS-13, a następnie przygotowaniem produkcji szkoleniowo-treningowego samolotu Junak. Od IX 1955 zajmował się projektowaniem samolotu pasażerskiego MD-12, którego prototyp powstał w 1959. Jednak PLL LOT nie zamówiły jego produkcji, a I sekretarz KC PZPR W. Gomułka polecił przeprowadzenie dochodzenia, w jaki sposób doszło do zbudowania tego samolotu i zakazał jego produkcji, pomimo zainteresowania zagranicy zakupem jego wersji fotogrametrycznej MD-12F.

Po tym wydarzeniu D. poświęcił się głównie działalności naukowo-dydaktycznej na PW, choć funkcjonował jako konsultant WSK Okęcie (1961–63) i WSK PZL Mielec (1970–71). Wcześniej był też ekspertem podkomisji komunikacji lotniczej RWPG (1957–60), a w latach 1967–74 członkiem Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa.

Dydaktyką zajmował się zresztą już od 1947, kierując Zakładem Budowy Samolotów w Szkole Inżynierskiej im. H. Wawelberga i S. Rotwanda, a po włączeniu jej do PW (1951) jako zastępca profesora w Katedrze Budowy Samolotów na wydz. lotniczym (od 1961 wydz. mechaniczno-energetycznym i lotniczym) tej uczelni. W 1955 został

docentem, a w 1958 profesorem nadzwyczajnym. Był dziekanem (1960–62), kierownikiem Zakładu Technologii Płatowców (1969–70), dyrektorem Instytutu Techniki Lotniczej i Hydrodynamiki (1972–73), kierownikiem Zakładu Samolotów i Śmigłowców w Instytucie Techniki Lotniczej i Mechaniki Stosowanej (1971–74). Kierował pracami zespołu naukowo-badawczego konstrukcji kompozytowych wykonywanych dla przemysłu, zajmował się własnościami kompozytów szklano-epoksydowych i ich technologią oraz zastosowaniami lotniczymi, a także problematyką tłumienia hałasu. W 1977 przeszedł na emeryturę, nadal prowadząc prace dyplomowe i konsultacje. Przewodniczył Radzie Muzealnej Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie (1978–86).

Opublikował książki: *La resistance de la construction aéronautique* (1941), *Budowa samolotów* (1955) i *Samoloty RWD* (1983, wraz z A. Glassem).

Od czasów II RP do końca życia związany był z grupą wycieczkową dra Mieczysława Orłowicza.

Był wielokrotnie odznaczany, m.in. Złotym Krzyżem Zasługi (1957), Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (1973), Medalem 40-lecia PRL (1986). Trzykrotnie otrzymywał nagrody Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego (1968, 1975, 1986).

SBTP (A. Glass).

J. Cynk: *Polish Aircraft 1893–1939*, London 1971; A. Glass: *Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939*, Warszawa 1976; B. Jancelewicz: *Nasz profesor*, „Skrzydłata Polska”, nr 14/1987; „Technika Lotnictwa i Astronautyki”, nr 7/1987 (W. Błażewicz); „Skrzydłata Polska”, nr 16/1987 (J. R. Konieczny); Archiwum PW: Akta studenckie nr 9359; Akta dydaktyczne nr 6409.

Andrzej Glass

[Poprzedni](#)
[Następny](#)