Tarczyński Tadeusz Błażej

TARCZYŃSKI Tadeusz Błażej (2 II 1908, Warszawa – 16 III 2005, Granite Farms Estates k. Ridley Park, Pensylwania), inżynier mechanik, konstruktor samolotów. Syn Adama i Heleny, inteligentów.

Ukończył gimnazjum klasyczne im. J. Zamoyskiego w Warszawie (1917–26) i rozpoczął studia na wydziale mechanicznym PW, podczas których odbywał praktyki m.in. w Zakładach Przemysłu Metalowego K. Rudzki i S-ka i Państwowych Zakładach Lotniczych. Dyplom inżyniera mechanika uzyskał 13 I 1936 – pracą dyplomową był projekt samolotu turystycznego podobnego do de Havilland Puss Moth ze skrzydłami o konstrukcji aluminiowej krytej płótnem, wykonany pod kierunkiem S.P. Praussa. Podczas studiów T. uprawiał od 1931 szybownictwo (a potem był instruktorem w Polichnie i w Pińczowie), pracował też w Inst. Aerodynamicznym (1933) i zaprojektował wespół z inż. W. Stępniewskim szybowiec TS-1, który mimo niewielkiej rozpiętości skrzydeł (12 m) znakomicie zachowywał się podczas lotu (zwłaszcza w ciasnym krążeniu), dzięki zastosowaniu klap szczelinowych pomysłu Stępniewskiego.

Po dyplomie T. został zatrudniony w Biurze Konstrukcyjnym PZL, początkowo w grupie inż. J. Dąbrowskiego, ale niebawem w grupie dra inż. F. Misztala – pracującej nad samolotem pościgowym PZL 38 Wilk, którego prototyp przeszedł próby w locie z silnikami amerykańskimi Ranger (1938), a następnie polskimi Foka (1939). Rozwinięciem Wilka miał być ciężki myśliwiec PZL 48 Lampart, którego pierwszy lot z francuskimi silnikami MARS planowano na 1940. W 1939 T. przeszedł kurs akrobacji na szybowcu Sokół, konstrukcji A. Kocjana. Nadto, T. wraz z inżynierami K. Korsakiem i T. Sołtykiem opracowali interesujące studium samolotu myśliwskiego, napędzanego silnikiem umiejscowionym za pilotem, ze śmigłem pchającym.

Podczas ewakuacji pracowników PZL we IX 1939 T. znalazł się na terenach zajętych przez Armię Czerwoną i dopiero pod koniec X tego roku zdołał przedostać się na Węgry, a stamtąd przez Jugosławię i Grecję do Francji w I 1940. Pracował tam w zakładach Dewoitine przy myśliwcu Dewoitine 520, a później w CAPRA w Paryżu przy projekcie wstępnym dwusilnikowego R-40. Po upadku Francji, dwukrotnie został schwytany, gdy próbował wydostać się ze strefy nieokupowanej. Przebywał w obozie pracy, potem w więzieniu i obozie karnym, skąd zbiegł i przemycił się na statek płynący do Algieru, skąd przez Maroko, Portugalię i USA dotarł w II 1941 do Kanady. Zatrudnił się tam w firmie de Havilland of Canada, w grupie konstrukcyjnej inżynierów W. Czerwińskiego i Korsaka; naczelnym konstruktorem był inż. W. Jakimiuk, a głównym aerodynamikiem Stępniewski. T. pracował głównie nad przystosowaniem produkcji samolotu Mosquito do będących do dyspozycji, miejscowych materiałów. Uczestniczył w zaprojektowaniu szybowca DH Sparrow, oblatywanego latem 1943, na którym następnie wyszkolił pionierską kadrę kanadyjskich szybowników. Zdecydowawszy, że powrót do kraju nie wchodzi w rachubę, w VI 1945 przeszedł do zorganizowanej w Montrealu przez kolegę z PW, inż. W. Brzozowskiego firmy Jet Helicopter Corp., gdzie zaprojektował łopatę wirnika do eksperymentalnego śmigłowca B-36, pierwszego na kontynencie amerykańskim o napędzie odrzutowym. Po bankructwie tej firmy, pracował w wytwórni F. Piaseckiego – Piasecki Helicopter Corp., która przekształciła się z czasem w Vertol Corp., którą kupił Boeing. W amerykańskim przemyśle śmigłowcowym T. przepracował 27 lat, projektując wirniki, m.in. największego wówczas helikoptera H-16 (średnica 24,7 m, konstrukcja całkowicie aluminiowa), łopaty wirników śmigłowców HUP, H-21 oraz słynnych CH-46 i CH-47. Dla tego ostatniego powierzono T. w 1959 zadanie zaprojektowania łopat laminatowych (zamiast metalowych), co mu się udało po paru latach i od tego czasu wszystkie nowe łopaty wirników produkowane przez Boeinga były laminatowej konstrukcji. Ostatnim, najbardziej cenionym przez T. projektem był zrealizowany u Boeinga wirnik bezłożyskowy z łopatami laminatowymi. Został użyty w konstrukcji śmigłowca UH-61 (średnica śmigła 3,1, m). W 1975 T. przeszedł na emeryturę, ale nadal zajmował się

projektami lotniczymi w charakterze konsultanta.

J. Płoszajski: *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939–1946*, Londyn 1993; S.P. Prauss: *Z Zakopanego na Stag Lane*, Wrocław 1996; korespondencja autora biogramu z T., Archiwum PW; informacje bratanka – dra Jana Tarczyńskiego.

Edward Malak

Poprzedni Strona
Następny Strona