

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84040,Szlenkier-Tadeusz-Karol.html>
2022-10-02, 08:12

Szlenkier Tadeusz Karol

SZLENKIER Tadeusz Karol (31 X 1917, Vevey, Szwajcaria – 28 IX 1998, Rustington, Wielka Brytania), aerodynamik, konstruktor lotniczy. Syn Karola Stanisława, fizyka, ucznia W.C. Roentgena, i Haliny z Pfeifferów.

Urodził się w trakcie tułaczki rodziców po Europie podczas I wojny światowej. Po ukończeniu Gimnazjum im. Stefana Batorego w Warszawie (był w tym czasie instruktorem 23. Warszawskiej Drużyny Harcerskiej „Pomarańczarnia”) i uzyskaniu półdyplomu w PW odbywał od jesieni 1938 służbę wojskową w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Sadkowie Radomiu. Podczas kampanii wrześniowej został zagarnięty wraz z innymi podchorążymi przez Armię Czerwoną, po dwukrotnych nieudanych próbach nielegalnego przekroczenia granicy sowieckiej był więźniem łagrów (1939–41). Po układzie Sikorski–Majski został ewakuowany do Persji, a stamtąd przez Bliski Wschód dotarł statkiem 31 X 1942 do Glasgow. Po przejściu przeszkolenia lotniczego, od 19 IX 1944 walczył w 308. Krakowskim Dywizjonie Myśliwskim. 1 I 1945 zestrzelił nad Gandawą Focke Wulfa 190A-8. Odbył 92 loty bojowe (raz, z braku paliwa, lądował przymusowo ze schowanym podwoziem), trzykrotnie był odznaczany Krzyżem Walecznych. Po wojnie uzyskał bakalaureat na Uniw. Londyńskim, został asystentem w Polish University College, następnie doksztalał się zaocznie, na kursie aerodynamiki w Londynie, a potem na McGill University w Montrealu w zakresie aerodynamiki dużych prędkości. Pracował do VIII 1954 w zakładach De Havilland w Christchurch w Wielkiej Brytanii, następnie w Canadair w Kanadzie (IX 1954–IX 1956) i w Lockheed w Atlancie w USA (X 1956 – VII 1959). Był tam członkiem zespołu, który skonstruował pierwszy samolot ze skrzydłami o zmiennym skosie. W wyniku sporu o autorstwo projektu, przeniósł się do zakładów Hawker Siddeley Aviation (dawnych de Havilland) w Hatfield w Wielkiej Brytanii. W

1960–63 uzyskał zaoczne magisterium w Uniw. Londyńskim. Z ramienia HSA współpracował z zakładami Dorniera i Fokkera. Od 1974 kierował zespołami brytyjskimi współpracującymi z Aerospatiale (Tuluza) i Messerschmitt Boelkow Blohm (Hamburg) pracującymi nad samolotem pasażerskim nowej generacji – przyszłym Airbusem A 320.

W 1977 zaangażowany był w działania mające na celu wprowadzenie do uzbrojenia US Navy pionowzlotu Hawkera (Harrier). W XI 1977 został szefem biura projektów HSA w Hatfield. W 1980–83 przeniósł się do Francji, do Airbus Industrie, gdzie pracował jako szef departamentu rozwoju technicznego w konsorcjum Airbus w Tuluzie. Uczestniczył w projektowaniu samolotów Airbus A 320, A 330 i A 340. Wdrażał tam nowe technologie do procesów produkcyjnych stosowanych w konsorcjum. Następnie pracował jako doradca w sprawach nowych systemów silnikowych, głównie z firmami silnikowymi z USA. Odszedł na emeryturę w 1991. Był zaangażowany w działania mające utrwalić dzieje polskiego lotnictwa wojskowego w Anglii; stał się współzałożycielem i prezesem Historycznego Tow. Lotniczego im. gen. Aleksandra Gabszewicza z siedzibą w Warszawie w Liceum im. Stefana Batorego. Był członkiem Rady Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej w Londynie i Krajowej Rady Lotnictwa.

O. Budrewicz: *Sagi warszawskie*, Warszawa 1990; A. Janczak (współpraca – W. Matusiak), *Tadeusz Karol Szlenkier*, „Skrzydłata Polska” 1999, nr 1; „Gazeta Wyborcza” 27 X 1998; „Lotnictwo Wojskowe” 2003, nr 5; Materiały Inst. Sikorskiego w Londynie.

Edward Malak

[Poprzedni](#)
[Następny](#)