

# Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84578,Prauss-Stanislaw-Pawel.html>  
2023-04-02, 01:20

## Prauss Stanisław Paweł

PRAUSS Stanisław Paweł (28 XI 1903, Warszawa – 12 XI 1997, Londyn), inżynier mechanik, konstruktor samolotów. Syn Tadeusza, architekta, i Janiny z Gąsiorowskich.

Dzieciństwo spędził w Zakopanem. Maturę uzyskał w II Wyższej Szkole Realnej w Krakowie (1914–21) i po zaliczeniu pierwszego roku studiów matematycznych na UW w 1922–28 ukończył wydział mechaniczny PW. Działając podczas studiów w Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW zaprojektował samolot sportowy PS-1, na którym O. Nartowski zajął 4. miejsce w II Krajowym Konkursie Awionetek (1928). W 1930 P. sam został pilotem i członkiem Aeroklubu RP, a 7 VIII 1931 uczestniczył w osiągnięciu przez F. Żwirkę na samolocie RWD-7 rekordowej wysokości 5996 m (rekord nie został zatwierdzony z powodu niedopatrzeń regulaminowych). Od VIII 1928 P. pracował w biurze konstrukcyjnym Państwowych Zakładów Lotniczych – Wytwórni Płatowców, gdzie współpracował z Z. Puławskim projektującym metalowy samolot myśliwski PZL P.1. W 1929 P. kierował ekipą wysłaną do Paryża w celu opracowania technicznego trójsilnikowego samolotu pasażerskiego PZL.4 wg wstępnego projektu mieszkającego tam Z. Brunera (prototyp oblatano 8 I 1932). W 1931 P. opracował projekt wstępny dolnopłata pasażerskiego PZL.13, którego odmianę rozpoznawczo-bombową zamówiło wojsko. Jako PZL.23 Karaś został on oblatany w VIII 1934, a w 1936–37 – wyprodukowany w liczbie 250 sztuk. Był to metalowy wolnonośny dolnopłat, zamiast dźwigarów miał metalowy keson pomysłu dra inż. F. Misztala. W 1935 P. z Misztalem zaprojektowali wyrzutnik bombowy PZL do Karasia, produkowany w wytwórni Avia. W 1936 P. kierował opracowaniem przez H. Malinowskiego wersji eksportowej Karasia z silnikiem francuskim (PZL.43) dla Bułgarii (zwano go tam Czajka), zbudowanej w liczbie 54 sztuk (1937–39). We IX 1939 walczyło 135 Karasi, a 19 zostało ewakuowanych do

Rumunii. W 1936 P. opracował koncepcję samolotu rozpoznawczo-bombowego PZL.46 Sum, który powstał przy współpracy T. Sołtyka. Jego prototyp był wystawiony na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu (XI-XII 1938), a w I 1939 oblatany. Na drugim prototypie Suma, ewakuowanym do Rumunii, 26 IX 1939 uciekł z Bukaresztu S. Reiss z misją do obleżonej Warszawy, a z niej poleciał do Kowna. W 1939 P. opracował projekt wstępny następcy Suma nazywanego Łosoś.

Ewakuowany wraz z pracownikami PZL 5 IX 1939, P. 17 IX znalazł się w Rumunii, skąd przez Jugosławię i Włochy przedostał się do Francji (15 X) i Wielkiej Brytanii (20 X). W I 1940, wraz z S. Rogalskim, J. Drzewieckim i P. Kubickim, rozpoczął pracę w wytwórni samolotów Westland w Yeovil. Do samolotu rozpoznawczego Lysander zaprojektował tam nowe owiewki podwozia, hamulce aerodynamiczne i zabudowę działek na podwoziu. Uczestniczył w projektowaniu samolotu Tandem Wing Lysander Delanne, będącego jego rozwinięciem, a także myśliwsko-bombardującego Whirlwind. Do myśliwca wysokościowego Welkin (oblatany 1 XI 1942) zaprojektował środk. część skrzydła z wlotem do chłodnic w krawędzi natarcia oraz osłonę ciśnieniowej kabiny. Na zorganizowanym przez Stow. Techników Polskich w Wielkiej Brytanii Kongresie Technicznym Lotnictwa w Londynie (13-14 XII 1942) wygłosił referat *Przyszłość konstrukcji samolotów w Polsce*. Od 24 V 1943 był pracownikiem cywilnym w Wydziale Studiów Technicznych Inspektoratu Polskich Sił Powietrznych w Londynie, opracowując program budowy samolotów w Polsce po wojnie. 11 V 1944 powołano go do Państwowej Rady Lotniczej przy Rządzie RP na Uchodźstwie. 31 VII 1945 został zwolniony z pracy. Postanowił pozostać na emigracji, wykładał budowę płatowców w Polish University College. P. nie brakowało propozycji pracy w wytwórniach lotniczych, ale dopóki nie został brytyjskim poddanym (7 V 1948) Ministry of Aircraft Production nie wyrażało zgody na zatrudnianie go przy produkcji samolotów wojskowych. Ostatecznie podjął pracę w wytwórni samolotów De Havilland w Hatfield 1 XI 1946 i uczestniczył w projektowaniu pierwszego w dziejach odrzutowca pasażerskiego DH. 106 Comet (oblot 27 VII

1949). Następnie brał udział w projektowaniu odrzutowych samolotów myśliwskich DH. 112 Venom, który wyposażył w znakomite lotki szczelinowe (oblot 2 IX 1949) i DH. 110 (oblot 26 IX 1951). Od V 1952 pracował przy projektowaniu samolotu Comet III, następnie przy wersji morskiej DH. 110 oznaczonej Sea Vixen (oblot 20 VI 1955), a w 1956–61 przy projektowaniu samolotu pasażerskiego DH. 121 Trident (oblot 9 I 1962). W ten ostatni wniósł wkład porównywalny z wniesionym w Karasia (wg własnej oceny P.). Po przejściu w 1963 wytwórni przez Hawker Siddeley Aviation Ltd od I 1966 uczestniczył w projektowaniu wspólnie z francuską firmą Sud Aviation samolotu pasażerskiego Airbus A300 zdolnego stawić czoła konkurencji amerykańskiej (P. wyjeżdżał w związku z tym okresowo od 1968 do Tuluzy). Od 1969 prowadził zajęcia z projektowania płatowców w uczelni technicznej w Hatfield. W 1969–70 uczestniczył w opracowywaniu projektów wstępnych samolotów pasażerskich, co zaowocowało powstaniem BAe 146 (oblot 3 IX 1981). 27 XI 1970 przeszedł na emeryturę.

P. był członkiem Związku Polskich Inżynierów Lotniczych (w 1939 wiceprezes) i Stow. Techników Polskich w Wielkiej Brytanii. W latach 80. napisał obszernie wspomnienia, opublikowane w Polsce w 1996. Został odznaczony dwukrotnie Srebrnym Krzyżem Zasługi (1935, 1938) i Medalem Lotniczym (1946).

SBTP (A. Glass).

W. Kopenhagen, R. Neustead: *Das Grosse Flugzeug Typenbuch*, Berlin 1987; J. Płoszajski: *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939–1946*, Londyn 1993–98; *Polska technika lotnicza do roku 1939*, t. 1, *Źródła osiągnięć*, red. A. Glass, Warszawa 1992; S.P. Prauss: *Z Zakopanego na Stag Lane. Wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota, lata 1910–1970*, oprac. E. Malak, Wrocław 1996; „Gazeta Niedzielną” (Londyn) 7 XII 1997 (E. Malak); długoletnie kontakty osobiste autora biogramu.

Edward Malak

[Poprzedni](#)  
[Następny](#)