

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/ranking/82204,Stanislaw-Rogalski-19041976.html>
2021-10-25, 21:35

Stanisław Rogalski (1904–1976)

Stanisław Wojciech Józef Rogalski urodził się 25 maja 1904 r. w Ołomuńcu na Morawach. Był synem Wojciecha, lekarza wojskowego, późniejszego generała Wojska Polskiego, i Marii z Dubskich.

Szkolę ludową ukończył w Wadowicach, gdzie w 1914 r. 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 r. kontynuował naukę w gimnazjum im. J. Zamoyskiego w Warszawie, gdzie zaprzyjaźnił się ze Stanisławem Wigurą. Maturę zdał w Państwowym Gimnazjum im. A. Mickiewicza w Warszawie.

W 1922 r. Rogalski rozpoczął studia na wydziale mechanicznym Politechniki Warszawskiej. W 1924 r. 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 r. wraz z Wigurą zaprojektował i zbudował w warsztatach Sekcji Lotniczej Studentów PW – mieszczących się w podziemiach Nowej Kreslarni – dwumiejscowy samolot sportowy WR-1, napędzany silnikiem Anzani 45 KM; w tymże roku startował na nim w Krajowym Konkursie Awionetek.

W końcu 1927 r. Rogalski, Wigura i Jerzy 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 latach 1927–1929 Rogalski był asystentem wolontariuszem, a w 1929 uzyskał dyplom inżyniera mechanika i został starszym asystentem w Katedrze Budowy



**STANISŁAW WOJCIECH
ROGALSKI**

Samolotów PW u prof. Gustawa Mokrzyckiego. W latach 1931–1934 wykładał budowę samolotów na Politechnice Lwowskiej. W 1936 odbył kilkumiesięczną praktykę w wytwórniach lotniczych i instytutach badawczych w USA.

W 1938 r. habilitował się na PW na podstawie wyników prac konstrukcyjnych i wykładu habilitacyjnego: *Wady i zalety podwozia trójkąowego*. Następnie został docentem w Katedrze Aerodynamiki Stosowanej.

W 1930 r. wraz z inż. Antonim Kocjanem wzięli udział na RWD-2 w Międzynarodowym Mityngu Lotniczym Warszawa–Kraków–Brno i z powrotem (1500 km). Rogalski był członkiem Aeroklubu Akademickiego w Warszawie oraz członkiem Zarządu Aeroklubu RP i Związku Polskich Inżynierów Lotniczych.

Od 1930 r. samoloty RWD były produkowane przez Warsztaty Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW, w tymże roku przeniesione na Okęcie, do budynków ufundowanych przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwwgazowej. Warsztaty te, prowadzone przez inż. J. Wędrychowskiego, w 1933 r. 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 trzydziestych XX wieku.

Na RWD-2 Franciszek Żwirko i A. Kocjan pobili 16 października 1929 r. 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 Stanisław Skarżyński wykonał w 1933 r. przelot przez Atlantyk Południowy. Na RWD-6 Żwirko i Wigura odnieśli zwycięstwo na międzynarodowych zawodach Challenge 1932. Na RWD-6bis Rogalski 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 wrześniu 1939 r. (zbudowano 65 sztuk). RWD-15 był pięciomiejscowym samolotem turystycznym.

Po wybuchu wojny i ewakuacji kadry technicznej RWD do Rumunii, Rogalski 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 r. 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. Rogalski 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 Rogalski brał udział w budowie dwóch tuneli aerodynamicznych w Turcji. W latach 1942–1948 na politechnice w Stambule zorganizował wydział budowy samolotów i prowadził wykłady z aerodynamiki stosowanej.

W 1948 r. Rogalski wyemigrował do USA i zamieszkał w Erie (Pensylwania), gdzie podjął pracę w firmie amortyzatorów lotniczych Lord. W maju 1949 r. rozpoczął pracę w Chase Aircraft w Trenton, gdzie brał udział w projektowaniu dwusilnikowego samolotu transportowego C-123. Gdy w 1956 r. 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

wstępny samolotów. W latach 1961–1964 w zakładach Grummana w Fort Worth (Teksas) pracował nad projektem myśliwsko-bombowego samolotu odrzutowego F-111 o zmiennej geometrii skrzydeł. W 1970 r. opracował podręcznik *Grumman Aerodynamical Manual*. W latach 1954–1968 był również profesorem w Princeton University (New Jersey). W 1971 r. zaprojektował pojazd międzymiastowy, poruszający się po betonowym torze na poduszce powietrznej z prędkością 480 km/h.

W grudniu 1971 r. Rogalski przeszedł na emeryturę, współpracował jednak nadal z firmą Grumman jako doradca techniczny przy projektowaniu poduszkowca transportowego Flying Acre o ładunku 1500 ton, przeznaczonego do wykorzystania na bezdrożach dalekiej północy. Współpracując z Ośrodkiem Badań Kosmicznych NASA, wykonywał obliczenia aerodynamiczne oraz projekty techniczne rozwiązań dla pojazdu księżycowego. Twórcą pojazdu księżycowego stał się inny Polak – Mieczysław Grzegorz Bekker (1905-1989), który oczywiście ma też własny biogram w naszym *Słowniku*. Był on absolwentem wydziału mechanicznego Politechniki Warszawskiej. Dzięki niemu General Motors Corporation AC zbudowała trzy pojazdy Lunar Roving Vehicle, wykorzystane przez amerykańskich astronautów w wyprawach Apollo 15, 16 i 17 (1971-1972). Był doradcą w sprawach energetyki, w szczególności wykorzystania energii wiatru oraz płynnego wodoru do napędu silników odrzutowych.

Rogalski był odznaczony m.in. Złotym Krzyżem Zasługi (1932), Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (1937), Corona D'Italia (1931), Cruzeiro du Sol (1933).

Był żonaty z Halszką Antoniną Rychterówną, siostrą inż. W. Rychtera, znanego specjalisty i działacza sportu samochodowego i lotniczego. Zmarł 6 lutego 1976 r. w Huntington, w stanie Zachodnia Wirginia. Jego prochy zostały pochowane na cmentarzu Komunalnym na Powązkach w Warszawie. Przed śmiercią przekazał swoją bibliotekę fachową Instytutowi Lotnictwa w Warszawie.

[Poprzedni](#)
[Następny](#)