

# Zasługi dla polskiego lotnictwa

Instytut Lotnictwa to miejsce pracy wybitnych badaczy, naukowców, inżynierów, pracowników działów pomocniczych, którzy przez ponad 90 lat wnosili ogromny wkład w jego rozwój. Realizacja zamierzonych celów i zadań Instytutu, od początku istnienia, możliwa była dzięki najcenniejszej wartości jaką są ludzie. Nie do przecenienia w rozwoju Instytutu Lotnictwa jest wkład pracowników, ich zaangażowanie, specjalistyczna wiedza oraz pasja.

Poniżej prezentujemy wybrane sylwetki postaci z historii Instytutu Lotnictwa. Zarówno we wspomnieniach przyjaciół, jak i w krótkich biogramach.

Wszystkie wspomnienia ukazały w formie książkowej w **Wydawnictwach Naukowych Instytutu Lotnictwa**.

## Nie zwątpili w słuszność wizji

### Pierwszy oblot samolotu TS-8 Bies przez inż. pil. Andrzeja Ablałowicza

*Andrzej Ablałowicz we wspomnieniach Tadeusza Kurcyka*

W Dziale Badań w Locie IL dnia 23 lipca 1955 r. odczuwało się napiętą atmosferę. Wszyscy pracownicy w pełnym pogotowiu oczekiwali na pierwszy lot podstawionego na płycie lotniska samolotu TS – 8 Bies, który miał wykonać pilot doświadczalny inż. Andrzej Ablałowicz.

Przed określoną godziną zaczęli się schodzić pracownicy, których samolot łączył we wspólnej pracy i zaproszeni oficjalni goście. Wśród oczekujących na lot dało się zauważyć dwie gromadki, jedną wokół głównego konstruktora Tadeusza Sołtyka i drugą wokół dyrektora Władysława Fiszdona. W rozmowach najczęściej wymieniano dwa nazwiska: głównego konstruktora T. Sołtyka, który był twórcą nowoczesnego metalowego wojskowego samolotu i pilota doświadczalnego A. Ablałowicza, który miał sprawdzić zachowanie się tego samolotu w locie.

Należało podziwiać, że zaledwie 10 lat po zakończeniu II wojny światowej podjęto próbę budowy samolotu całkowicie polskiej konstrukcji i z polskich dostępnych materiałów. Stąd też opasły kształt kadłuba wynikał z potrzeby dopasowania kadłuba do jedynie dostępnego wówczas silnika polskiego o dużej średnicy.

Po udanym locie pilot Andrzej Ablałowicz opuścił kabinę owacyjnie witany gromkimi oklaskami i podszedł do dyrektora W. Fiszdona składając mu raport o przebiegu lotu i jego właściwościach, w tym o twardym lądowaniu, co u niektórych obserwatorów wzbudziło kontrowersje.

W IKCSP obowiązywały przepisy budowy samolotów oficjalnie zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji: najstarsze brytyjskie BCAR, potem amerykańskie FAR, a obecnie europejskie JAR, które regulują wszelkie procedury. Ale w odniesieniu do samolotów wojskowych jakim był samolot TS – 8 Bies obowiązywały inne przepisy zwane warunkami technicznymi. Natomiast jeszcze inne przepisy regulowały współzależność służbową wewnątrz Instytutu Lotnictwa. Były to zapewne regulaminy wewnętrzne, tradycje, czy dobre wychowanie.

Postanowiłem zatem zapytać o przebieg tego wydarzenia z pierwszym oblotem samolotu TS-8 Bies inż. pil. A. Ablałowicza, który odpowiedział mi, że: – „Prof. Władysław Fiszdona przed startem dał mi takie polecenie, abym po wylądowaniu złożył mu meldunek z lotu. Prof. W. Fiszdona był dyrektorem IL, gdybym nie spełnił jego polecenia mógłbym mieć z tego powodu kłopoty”. – O czym nie wiedział prof. Tadeusz Sołtyk.

W takich sytuacjach często pada pytanie: – Kto ma większe zasługi? Twórca, który konstruował i budował samolot, pilot, który wykonał pierwszy lot i jest wizytówką samolotu, czy dyrektor, który zatrudnia tych pracowników. Myślę, że każdy z nich, lecz w innym zakresie i wymiarze.

Każde nowo powstające dzieło ma wielu krytyków wątpiących w to czy potrafimy robić dzieła wielkie na skalę światową, kwestionujących potrzebę tworzenia czegoś nowego, prowokujących zniechęcenie do dalszych poczynań. Nie zwątpili w słuszność wizji pomysłów docenta Tadeusza Sołtyka między innymi

tacy współpracownicy jak: Jerzy Świdziński – zastępca głównego konstruktora, Jerzy Lamparski – główny obliczeniowiec, W. Kamiński – technolog wytwarzania, J. Winiarski – obliczeniowiec, L. Żurkowski – obliczeniowiec, Witold Sołtyk – konstruktor i wielu innych.

Nie straciła do dzisiaj na aktualności wypowiedź doc. Tadeusza Sołtyka: – „Są tacy, którzy uważają, że lepiej wziąć licencję, odpadną koszty opracowania, wyrób będzie tańszy i pewniejszy. Jednak nic nie ma za darmo. Za licencję też się płaci, chociaż różne mogą być formy zapłaty. A próby i tak trzeba przeprowadzić, usterki też będą, też trzeba je wykryć i usunąć. Nie można nie dostrzec, że licencja daje zarobek obcemu inżynierowi, a zabiera własnemu, wzbogaca doświadczenia obcego, a zubaża własnego”. – Dzięki takiemu myśleniu mamy rozwój postępu technicznego.

Nie mniejszym mistrzem w lataniu doświadczalnym był inż. pil. Ludwik Natkaniec, który bezpiecznie wylądował na Biesie bez silnika. W czasie prób eksploatacyjnych z powodu zerwania zamka osłony silnika, jedna z nich uderzyła w śmigło powodując jego urwanie się. Siła odśrodkowa nie wyważonej drugiej łopaty wyrwała silnik z jego łoża. Pilot zachował opanowanie i wykazał niezwykle umiejętności ratując swoje życie i samolot. Po wzmocnieniu zamka i wstawieniu nowego silnika inż. pil. Ludwik Natkaniec jeszcze długo na nim latał.

Inż. Andrzej Abłamowicz był nazywany pilotem Rzeczypospolitej Polskiej "numer jeden" z tytułu swego doświadczenia nabytego w czasie 14 000 lotów wykonanych w latach 1950 -1984 i wykonania pierwszych oblotów między innymi takich samolotów jak TS-8 Bies i TS 11-Iskra. Był żywą historią lotnictwa polskiego po II wojnie światowej. Był człowiekiem skromnym i cieszył się dużym autorytetem, często wygłaszał prelekcje na forum Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich. Zwierzył mi się, że chce wydać wspomnienia w trzech tomach: I tom – Działalność sportowa w Aeroklubie, II tom – Działalność naukowo-badawcza w Instytucie Lotnictwa i III tom – Spotkania z VIP-ami, których przewoził w PLL LOT. Kiedy poprosiłem Go o rękopis, powiedział, że ma tylko spis treści, a resztę w głowie. Wskutek przedwczesnej śmierci nie poznaliśmy jego bogatej historii lotniczej, która w jakiejś części poszła w niepamięć.

W pierwszym roku po śmierci inż. pil. Andrzeja Abłamowicza zostały zorganizowane „Pierwsze Zawody Akrobacyjne im. inż. pil. Andrzeja Abłamowicza”, których więcej nie wznowiono.

---

## Przerwał studia lotnicze i z niezwykłą pasją poświęcił się badaniom

*Jerzy Bień we wspomnieniach Stefana Bramskiego*

Na przełomie lat 50. i 60. niezwykle barwną osobowością w Instytucie Lotnictwa był Jerzy Bień, który swoją karierę zawodową zaczynał jako technik w WSK-Okęcie pod okiem słynnego konstruktora śmigłowców Bronisława Żurakowskiego. Jego pasją życiową było jednak projektowanie nowego (w tamtych latach) typu pojazdu na poduszce powietrznej.

Kiedy w roku 1959 pojawiła się w Zakładzie Aerodynamiki w Instytucie Lotnictwa możliwość podjęcia badań nad zjawiskiem poduszki powietrznej przerwał studia lotnicze i z niezwykłą pasją poświęcił się badaniom modeli poduszki powietrznej w układzie komory wyrównawczej i dyszy pierścieniowej a także badaniu wpływu ziemi na strumień za śmigłem swobodnym i otunelowanym. Efektem tych badań była w roku 1961 budowa modelu dwuosobowego pojazdu doświadczalnego w układzie dyszy pierścieniowej z wykorzystaniem kurtyny powietrznej.

Spektakularne efekty badań modelowych w pomniejszonej skali zachęciły pana Jerzego do podjęcia próby budowy wzorca użytkowego pojazdu w skali 1:1. Przedsięwzięcie to przekraczało plany kierownictwa zakładu, ale imponowało wszystkim entuzjastom i kibicom nowej techniki. Wśród tych entuzjastów był nawet mgr inż. Jan Staszek – do 1960 r. – dyrektor Instytutu Lotnictwa oraz robotnicy Zakładu Doświadczalnego, którzy często po godzinach pracy pomagali w montażu pojazdu. Do napędu pojazdu zastosowano silnik Walter Mikron o mocy 48 kW. Brakowało jeszcze wirnika wentylatora, który tymczasowo symulował wirnik hamulca, pożyczony z hamowni silnikowej.

Niestety do prób poligonowych pojazdu nie dopuszczono i jako dzieło nieplanowane zaplombowano w hali montażowej, a po usunięciu z Instytutu autora konstrukcji jego dzieło zniszczono.

W dalszej karierze zawodowej Jerzy Bień ukończył studia, zrobił doktorat z zastosowania poduszki powietrznej w rolnictwie, opracował kilka prototypowych konstrukcji poduszkowców dla budownictwa oraz jako wzory pojazdów amatorskich.

W dorobku zawodowym dr inż. Jerzy Bień zasłynął jako popularyzator zastosowań techniki poduszki powietrznej oraz autor wielu książek technicznych z tej dziedziny.

Zmarł w pełni sił twórczych w roku 1987 mając wiele planów życiowych, których realizacji nie sprzyjały jednak warunki gospodarki socjalistycznej.

Jego pogrzeb na Cmentarzu Północnym (W-XII-769) uczciła pogrążona w żalu rodzina i kilkunastu przyjaciół z czasu studiów i wielu miejsc pracy, w których dzielił się swoją pasją zawodową i dobrym słowem.

## Niektóre fragmenty z życia w czasie okupacji z zakresu działalności Bazy Lotniczej na lotnisku Okęcie

*Wspomnienie Stanisława Cierniaka*

Dużo Polaków zatrudnionych w czasie okupacji na lotnisku w różny sposób uprawiało akcję sabotażową. Jedni prowadzili akcję sabotażową długofalową, a inni w sposób nieumiejętny, lub przy niesprzyjającym zbiegu okoliczności przyplacali życiem. Na terenie lotniska mieściło się kilka firm niemieckich. W czasie mojej pracy w firmie Frontreparatur Flugzengwerk – Frontowe Warsztaty Naprawcze Samolotów, akcję sabotażową prowadziłem dość długo.

Chcąc mieć ułatwiony dostęp do magazynów warsztatowych robiłem w czasie pracy, dla średniego dozoru niemieckiego, różne przedmioty do prywatnego ich użytku, jak zabawki, biżuterię itp. Zatrudniałem przy tym innych pracowników. Przedmioty te musiały być wykańczane na zapleczu (a nie na hali ogólnej), skąd był ułatwiony wstęp do magazynu. W magazynach mieściło się tysiące nowych, kosztownych agregatów osprzętu silnikowego i płatowcowego oraz podzespoły montowane na warsztacie, z przywieszonymi numerkami wykonawcy. Ewidencji ruchu (wyrobów) nie prowadzono. Agregaty, które w czasie montażu podzespołu uznane zostały za braki, wrzucano do pojemnika znajdującego się na dworze. Po zapełnieniu, zabierano i stawiano pusty. Nikt pojemnika nie kontrolował. Jak z powyższego opisu wynika akcje były ułatwione, oczywiście przy zachowaniu na każdym kroku ostrożności, a efekty:

- Na opisane wyroby używano materiałów deficytowych.
- Nie wszystkie wyroby trafiły do Niemców.
- Ludzie nie pracowali zgodnie z zaangażowaniem (wyznaczonymi zadaniami).
- Średni dozór był zaangażowany do pilnowania, żeby nie wpaść (skorumpowany, czuwał, żeby nie było wpadki).
- Pojemnik zapełniał się szybciej aniżeli powinien, zgodnie z przeznaczeniem.
- Nie wiem, jakie efekty miały zamiany numerów (wykonawców) montujących podzespoły.

Podzespoły montowali Polacy i Niemcy. Wiem natomiast, że na hamowni agregaty wysiadały, a co w locie (tego) nie wiem.

Miałem w domu i rewizję przeprowadzoną przez policję lotniskową, tak zwaną spod „wieży” (chodzi o wieżę ciśnień 1 pułku lotniczego, wysadzoną 17 stycznia 1945).

Innym typem (terenu prowadzenia akcji sabotażowej) było lotnisko. Na lotnisku składowano setki silników lotniczych, które przywożono do remontu. Silniki były pakowane w stojaki, tak zwane półskrzynie. Między skrzyniami kręcili się stale ludzie. Wśród nich byli i tacy, którzy w najprostszy sposób uszkodzali osprzęt tych silników. Była to sprawa niebezpieczna i kosztowała często aresztowanie.

Ja wychodziłem na lotnisko zawsze z kolegą, przeważnie z Bazy Lotniczej wiedząc, że jest pewny. Przechadzaliśmy się pomiędzy stojącymi tam skrzyniami z silnikami. Uszkodzaliśmy nieznacznie pewne agregaty znajdując (oceniając), że przy remoncie muszą być wymienione na nowe. W okresie tym, pewnego dnia podczas śniadania, siedzę z kolegą przy stole warsztatowym nad otwartą szufladą i czytamy biuletyn. Nagle z tyłu słyszymy zbliżające się kroki. Kolega biuletyn ściska w garść i siedzimy spokojnie. Dwóch poważnych gości w czarnych płaszczach i kapeluszach, z żołnierzem, stoi przy nas i nic nie mówi. Mnie się zdawało, że bardzo długo, że upływają wieki. Po pewnym czasie wskazują na kolegę i mówią po polsku, żeby poszedł z nimi.

Po kilku dniach oglądałem kolegę (który nazywał się Pieczeńczyk Hieronim) wiszącego wraz z czterema innymi na szubienicy, ustawionej na lotnisku.

Po pewnym czasie dowiedziałem się od kolegów, że widzieli jak Pieczeńczyk w Alei Szucha wciskał coś w szparę drzwi.

W dniu 1 sierpnia 1944, po odwołaniu ataku na lotnisko, cofnęliśmy się na miejsce zbiórki do domu przy ul. Centralnej 14 na Okęciu. Odtąd budynek był zablokowany przez patrole niemieckie. Spalenie budynku stojącego „vis a vis” naszych okien obserwowaliśmy naocznie. Budynek został wysadzony w powietrze przy pomocy bomb lotniczych i resztę spalono ze wszystkimi mieszkańcami, nocą. Po tym tragicznym zajściu do naszego domu wszedł oddział uzbrojonego patrolu w celu wykrycia, jak nazwali, „bandit”. Zebrano wszystkich mieszkańców na klatkę schodową. Po oświadczeniu przeze mnie po niemiecku, tyle o ile, że w domu nie ma obcych ludzi, a sami mieszkańcy, nastąpiła swobodna rozmowa. (Dom liczył 14 mieszkań, ale mężczyzn bardzo mało, chyba 3 mieszkańców i 4 powstańców). Ja rozmawiałem z dowódcą, a inni z pozostałymi. Zwróciłem uwagę, że dowódca rozmawiając ze mną, obserwuje tamtych. Jeden z młodych powstańców zachowywał się bardzo nieroztropnie. Po opuszczeniu budynku, dowódca cofnął się kilka kroków i zawołał mnie. Podeszedłem do niego, a on do mnie czysto po polsku: wyrzuc z domu tego młodzika, bo was wszystkich spalimy żywcem. Uratowani jesteście, że nie rozumieją po polsku. Z tamtego domu padł do nas strzał. I odszedł. Ja wkrótce po tym znalazłem się w obozie.

\*\*\*

Inżynier Stanisław Cierniak urodzony w Dolsku w 1908 r., od najmłodszych lat był związany z lotnictwem. Pracę zawodową rozpoczął w 1927 r. w Wytwórni „Samolot” w Poznaniu. Wojna 1939 r. zastała go w Warszawie, w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych. W czasie okupacji należał do tajnej organizacji „Baza Lotnicza” działającej na Okęciu. Po wyzwoleniu, wspólnie z prof. Sołtykiem w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych w Łodzi odbudowywał polskie lotnictwo. Od 1950 r. do przejścia na emeryturę w 1978 r. pracował w WSK i Instytucie Lotnictwa. Pan inżynier Stanisław Cierniak w Instytucie Lotnictwa pracował m.in. w zespole projektującym aparaturę agrolotniczą do samolotów rolniczych Kruk i M-15, a wcześniej w prototypowni samolotów projektowanych przez prof. Sołtyka. Miał wszechstronne doświadczenie warsztatowe, cenne w pracach projektowych.

Powyższy tekst to wspomnienia utrwalone na maszynie do pisania przez ponad 80-letniego autora, który z nieznacznymi uzupełnieniami prezentujemy Państwu uznając, że przybliży on sylwetkę pana inżyniera Stanisława Cierniaka i przypomina fragment historii miejsca, w którym pracujemy.

## Roman szalał w ministerstwach

*Romana Czerwińskiego wspomina Witold Wiśniowski*

Człowiek wszechstronny, twórczy i ambitny. Pracę zawodową zaczynał w Instytucie Lotnictwa w zespole Irydy. Następnie w PZL-Okęcie, jako konstruktor prowadzący stworzył i doprowadził do stanu prototypu samolot Flaming.

Kiedy prof. Konrad Tott złożył rezygnację ze stanowiska Dyrektora Instytutu Lotnictwa, Rada Naukowa stanęła po raz pierwszy przed wyzwaniem wyboru dyrektora. Po długich debatach w finale pozostało dwóch kandydatów. Roman Czerwiński oraz Robert Józwiak z zakładu aerodynamiki. Młody obiecujący czy starszy z doświadczeniem, takie w ostateczności postawiono pytanie. Byłem wtedy członkiem Rady Naukowej, zaś w strukturze Instytutu kierownikiem Zakładu Wytrzymałości. Po kilku dniach do sekretariatu wpadł nowy dyrektor i oznajmił, że powołuje mnie na swojego zastępcę ds. naukowych.

Po kilku dniach zatelefonowała do mnie sekretarka z dyrekcji „Panie dyrektorze, czeka na Pana sarta poczty”. Zszedłem na pierwsze piętro i do swojego dawnego pokoju więcej nie wróciłem. Tak rozpoczęła się moja bezpośrednia współpraca z Romkiem. W dyrekcji wrzała praca. Roman przygotowywał plany, nawiązywał kontakty. Pojechaliśmy do Mielca, powołany właśnie nowy dyrektor Zakładu oświadczył: „Teraz kłaniać mi się będą zarówno Rosjanie, jak i Amerykanie”. A nam chodziło o kontynuowanie projektu Iryda. W Świdniku poznaliśmy dopiero co powołanego Mietka Majewskiego.

Narastało zagrożenie zawieszenia programu Iryda, w Instytucie Lotnictwa intensywnie kończono program silnika K-15. W Mielcu „nasi koledzy” rozpoczęli lobbing za silnikiem Snecma. Zamawiający nie dał pieniędzy na zabudowę naszego K-15. Pomogła nam przypadkowa inicjatywa Ministerstwa Nauki, o której dowiedzieliśmy się przy goleniu. To było 200 tys. zł. na oryginalne wdrożenie. Roman błyskawicznie pieniądze załatwił, przekonał dyrekcję Wojskowych Zakładów Lotniczych w Dęblinie, gdzie w super szybkim tempie, przy jego osobistym nadzorze, silnik zamontowano. Tak powstała Iryda 102. Roman wiedział, że bez zamówień Mielec czeka szybki koniec. Miejscowe związki zawodowe przyjęły strategię roszczeń w stosunku do Warszawy i zarządzania dyrekcją. Roman podjął skuteczną akcję



sprzedaży samolotów An-28 do Wenezueli. Kiedyś wpadł do mnie i oznajmił, że Skrzydłata Polska upadnie lada chwila. Do tego nie można dopuścić. Romek zaproponował, aby wszystkie zakłady przemysłu lotniczego zadeklarowały finansową pomoc w rewitalizacji Skrzydlatej. Na szefa wydawnictwa zaproponował Tomasza Hypkiego. Tak powstała spółka Altair.

Roman coraz częściej szalał w ministerstwach. Tego wymagała przyszłość Irydy. Jednak pewnego razu oznajmił mi, że od dzisiaj jest wiceministrem gospodarki i wręczył dokument, w którym powierzał mi kierowanie Instytutem.

Rozpoczęto konkurs, zgłosiło się kilkunastu kandydatów, były testy, badania kompetencji, czołganie i podskoki. Konkurs wygrał doc. Antoni Jankowski. Minister wybrał mnie, zdobywcę drugiego miejsca. Roman był jeszcze bardziej aktywny, ale chyba coraz bardziej zdawał sobie sprawę o zdecydowanie ograniczonych możliwościach wiceministra. Zrezygnował, o czym w pierwszej chwili nie wiedziałem. Został dyrektorem elektrociepłowni, potem dyrektorem podobnej spółki. Nie był z tego zadowolony. Spotkaliśmy się kiedyś raz i uzgodniliśmy, że Roman wróci do Instytutu. On był stworzony do bycia jego dyrektorem. Niedługo potem żona zobaczyła Go siedzącego nieruchomo w fotelu – już nie żył. Trudno było pogodzić się z tym bolesnym faktem. Tej szkody dla polskiego lotnictwa nikt i nic nie jest w stanie powetować.

---

## Otwarty na bezinteresowną pomoc każdemu, kto tylko zechciał z tej pomocy skorzystać

*Wiesława Datkowskiego wspomina Edward Piega*

Inż. Wiesław Datkowski. Niezwykły człowiek, prostoliniorny i szczerzy, otwarty na bezinteresowną pomoc każdemu, kto tylko zechciał z tej pomocy skorzystać. O rok starszy ode mnie, bogatszy jednak w doświadczenie zawodowe, poparte wykształceniem wyższym. Służył mi sobą, od początku naszej znajomości. Ponieważ wspólne cechy naszych charakterów były bardzo zbliżone, przeto stanowiliśmy bardzo zgrany zespół, co owocowało osiągnięciem coraz to bardziej spektakularnych wyników.

Poznaliśmy się bliżej w WSK w Mielcu w 1953 roku, podczas wspólnej pracy, w powołanej rozkazem Dowódcy Wojsk Lotniczych i decyzją Ministra Przemysłu Ciężkiego – komisji specjalnej do przeprowadzenia prób w locie prototypu samolotu odrzutowego Lim-1, którego produkcję rozpoczęto właśnie w Mielcu. Inż. Wiesław Datkowski wchodził w skład tej komisji jako pracownik WSK- Mielec oddelegowany do Instytutu Lotnictwa. W tej komisji, wspólnie z mgr inż. Tadeuszem Chylińskim, kierownikiem działu wytrzymałości Instytutu Lotnictwa, inż. Wiesławem Datkowskim i mną, tworzyliśmy zespół, zajmujący się kontrolą parametrów geometrii profili skrzydeł, wykonywanego w WSK Mielec prototypu samolotu Lim-1. Po zakończeniu prac komisji na terenie Mielca, wspólnie z inż. Wiesławem Datkowskim, który został przeniesiony służbowo do Instytutu Lotnictwa, dołączyliśmy do zespołów opracowujących próby statyczne płatowca Lim-1.

Z inż. Datkowskim pracowałem wspólnie nad opracowywaniem prób statycznych płatowców do połowy 1976 roku. Ogarnięci wspólną pasją, konstruowaliśmy w Zakładzie Wytrzymałości, urządzenia do pomiaru i wzbudzania drgań mechanicznych, przetworników do pomiaru parametrów drgań i ciśnienia.

Dalszą współpracę kontynuowaliśmy obaj już w Zakładzie Automatyzacji Pomiarów, gdzie rozwijaliśmy pracę nad konstrukcją nowej generacji przetworników elektromechanicznych do pomiaru sił i ciśnień. Na wszystkie opracowane przez nas urządzenia, uzyskaliśmy ochronę patentową. W ramach współpracy z czeskosłowackim Instytutem Lotnictwa i Zakładami „Rudy Letov” w Pradze, skonstruowany przez nas przetwornik typu CST do pomiaru sił w układzie sterowania budowanego tam symulatora lotu, wygrywa konkurs z udziałem firm zagranicznych. W wyniku tego konkursu, wspólnie z mgr. Andrzejem Radoniem, twórcą aparatury elektronicznej do współpracy z przetwornikiem siły CST, podpisujemy w Pradze kontrakt na dostawę w 1990 roku kilkudziesięciu zestawów do pomiaru sił.

Tego wspaniałego finału pracy nad naszym wspólnym dziełem nie doczekał inż. Wiesław Datkowski. Zmarł na serce po kilkumiesięcznej chorobie, na parę miesięcy przed zakończeniem prac nad projektem.

---

## Odnosił sukcesy w zawodach strzeleckich

*Mikołaja Grygoruka wspomina Jerzy Kaniowski*

Mikołaj Grygoruk w 1963 r. ukończył studia na Wydziale Matematyki i Fizyki w Uniwersytecie Warszawskim, uzyskując dyplom magistra matematyki zastosowań technicznych. W okresie 1.02.1964 – 03.10.1964 pracował jako programista w Wojskowej Akademii Technicznej, w okresie 01.10.1965 – 30.09.1967 pracował jako asystent w Politechnice Warszawskiej (Wydział Elektryczny), a od 05.10.1967 do przejścia na emeryturę w dniu 01.04.2003 pracował w Instytucie Lotnictwa w Warszawie.

W Instytucie Lotnictwa zajmował kolejno stanowiska matematyka, specjalisty i starszego specjalisty w następujących komórkach organizacyjnych: DP/TA, Ośrodka Materiałów i Agrolotnictwa, BM/TR, BD, RP, BP, BW, Zakładzie Samolotów Ogólnego Przeznaczenia i ponownie Zakładzie Wytrzymałości i Dynamiki Konstrukcji (BW). W 1978 r. otrzymał zespołową nagrodę Ministra Przemysłu Maszynowego za opracowanie projektu wstępnego samolotu szkolno-treningowego Iskra-2.

Wykaz ważniejszych opracowań:

1. Chłodzenie wirnika turbo-generatora, Politechnika Warszawska 1966.
2. Optyw przestrzenny ciała tępego strumieniem naddźwiękowym gazu, Instytut Lotnictwa, 1967.
3. Zagadnienie niestacjonarnej dyfuzji turbulენტnej w przypadku dwu przyległych do siebie warstw atmosfery poruszających się ze stałymi prędkościami w przeciwnych kierunkach, Instytut Lotnictwa, 1968.
4. Studium zagadnienia transonicznego optywu ciał z przepływem o dużym wydatku wewnętrznym, Instytut Lotnictwa 1968.
5. Studium zagadnienia naddźwiękowego optywu ciał przepływem o dużym wydatku wewnętrznym, Instytut Lotnictwa, 1969.
6. Ugięcie izotropowej zgrubionej belki tensometrycznej wagi aerodynamicznej tunelu N-3, Instytut Lotnictwa, 1969.
7. Wyznaczenie równania profilu lotniczego za pomocą wielomianów Czebyszewa, Instytut Lotnictwa, 1970.
8. Sprawozdanie z laboratoryjnych badań funkcjonalnych i kwalifikacyjnych układu transportu materiałów sypkich w skrzydle samolotu M-15, Instytut Lotnictwa, 1974.
9. Program klasyfikacji na maszynie cyfrowej GIER widma kropeł cieczy modelowych, Instytut Lotnictwa, 1975.
10. Przedstawienie analityczne geometrii kadłuba samolotu, Instytut Lotnictwa, 1977.
11. Przedstawienie parametryczne płata powierzchniowego kadłuba samolotu, Instytut Lotnictwa, 1977.

Mikołaj Grygoruk przeszedł na emeryturę po 45 latach pracy zawodowej. Decyzją Urzędu ds. Kombatantów i Osób Represjonowanych Nr 3/K0287 z dnia 21.06.1966 r. zaliczono mu do wysługi 6 lat i 5 miesięcy pobytu na zesłaniu w Ałtajskim Kraju ZSRR.

Pracował społecznie w NSZZ „Solidarność” – był członkiem Komisji Zakładowej w latach 1994-2002. Uprawiał strzelanie z broni krótkiej i długiej; odnosił sukcesy w zawodach strzeleckich organizowanych przez Klub Oficerów Rezerwy.

## Związkowy socjalny automobilista

*Włodzimierza Jakubiaka wspomina Leszek Rams*

Te trzy słowa w tytule to najmocniej zapamiętana przeze mnie działalność Włodzimierza Jakubiaka, jednej z najbardziej znanych postaci w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX wieku w administracji Instytutu.

Gdy zaczynałem pracę w Instytucie w 1974 roku, pan Włodek był pracownikiem Działu Socjalnego, sekretarzem Związku Zawodowego Metalowców, a także wiceprezesem Koła Automobilklubu Warszawskiego przy Instytucie Lotnictwa. Te trzy obszary działalności w sposób naturalny zazębiały się ze sobą. Jednym z zadań ówczesnego Związku Zawodowego była troska o sprawy socjalne załogi, Dział Socjalny Instytutu organizował zaspokajanie potrzeb w tym zakresie, a imprezy instytutowego Koła Automobilklubu były jedną z form aktywnego wypoczynku. I właśnie z aktywnym wypoczynkiem pracowników pan Włodek kojarzy mi się najbardziej. Instytut miał w tamtych latach trzy ośrodki wypoczynkowe: Skalnik w Zachełmiu u stóp Karkonoszy, Nenufar w Gierłozie koło Kętrzyna na Mazurach i Lotnię w Jastrzębiej Górze nad morzem.

Wszystkie nazwy zostały wyłonione przez pracowników w wyniku konkursów, współorganizowanych przez pana Włodka. Często jeździł on na inspekcje do tych ośrodków, dbając o ich stan i komfort,

oczywiście na ówczesną miarę. Gdy taka inspekcja odbywała się w trakcie turnusu, natychmiast stawał się duszą towarzystwa, improwizując wycieczki, wieczorne zajęcia dla dorosłych i dzieci. Współpraca pana Włodka z dziećmi pracowników to osobny, jakże sympatyczny rozdział. Pan Jakubiak organizował na terenie Instytutu imprezy choinkowe i z okazji Dnia Dziecka, a w okresie wakacyjnym spędzał turnusy kolonijne w Zachełmiu, a później w Gierłozie.

Był kierownikiem kolonii i uwielbianym przez uczestników wychowawcą, chciałoby się rzec wychowawcą idealnym. Dbał o godziwe warunki wypoczynku, o jakość i ilość jedzenia, o bezpieczeństwo dzieci, a na co dzień był bardziej ich kolegą niż wychowawcą, organizując i prowadząc wycieczki piesze, autokarowe, wymyślając najprzeróżniejsze zabawy i uczestnicząc w nich. Słynne były kolonijne dyskoteki, w tym kończąca turnus całonocna zabawa. Pan Włodek zawsze ostatni schodził z parkietu. Dzielnie sekundowały mu w tym panie wychowawczynie, także dbające o wypoczywające dzieci jak o swoje własne i ukochane przez nie, w wielu przypadkach także pracownice Instytutu (na przykład panie Danusia Rokicka czy Basia Napiórkowska).

Jedną z pasji Włodka Jakubiaka było prowadzenie samochodu. Był siłą napędową Koła Automobilklubu Warszawskiego przy Instytucie Lotnictwa. Współorganizowałem z nim turystyczne rajdy, najczęściej do Gierłozy, tradycyjnie w czasie jednego z nielicznych wtedy przedłużonych weekendów rozpoczynających się w czwartek Bożego Ciała. W czasie tych rajdów trzeba było zatrzymywać się w ciekawych miejscach na trasie i odpowiadać na ułożone wcześniej przez nas pytania. Wielu wspaniałych pracowników Instytutu uczestniczyło w tych rajdach, np. związana przez długie lata z Instytutem i dbająca o nasze zdrowie pani doktor Danuta Kilim razem z małżonkiem, także pracownikiem Instytutu, dyrektor techniczny, a potem prezes ZPD Waldemar Butwiłowicz, docent Jan Marcin Kowalski.

Po odejściu na emeryturę pan Włodek utrzymywał związki z przyjaciółmi z Instytutu, prowadząc życie działkowe na terenach, które w dużej mierze dzięki niemu w latach osiemdziesiątych mogli objąć w posiadanie pracownicy Instytutu.

Dwa lata temu pożegnaliśmy pana Włodzimierza Jakubiaka na zawsze...

---

## Był zdolnym i aktywnym człowiekiem

*Józefa Jarosińskiego wspomina Jerzy Grzegorzewski*

Józef Jarosiński urodził się 20 VI 1931 roku. Po ukończeniu szkoły średniej został wytypowany na studia do Związku Radzieckiego do Instytutu Lotniczego w Kazaniu (KAI). Pracę dyplomową wykonał i obronił z wyróżnieniem w Moskiewskim Instytucie Lotniczym (MAI) w 1956 roku. W tym roku, w kwietniu otrzymał nakaz pracy do WSK-Rzeszów i został zatrudniony na stanowisku technologa. W grudniu 1956 roku przeniesiony służbowo do Instytutu Lotnictwa, gdzie rozpoczął pracę na stanowisku inżyniera w Zakładzie Silników.

Był zdolnym i pracowitym inżynierem o dużej wiedzy i po upływie zaledwie kilku lat został mianowany kierownikiem Oddziału Badań Silników Przelotowych w Zakładzie S-3 Ośrodka Silników i powołany w grudniu 1961 roku na stanowisko adiunkta. W 1964 roku inż. J. Jarosińskiego powołano na stanowisko kierownika Pracowni Komór Spalania w Zakładzie Badań Zespołów, a dwa lata później na kierownika tego Zakładu. W tym czasie zajmował się badaniami procesów spalania w komorach spalania silników strumieniowych i turbinowych. W styczniu 1970 roku Rada Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej nadała mgr. inż. Józefowi Jarosińskiemu stopień naukowy doktora nauk technicznych na podstawie przedłożonej rozprawy doktorskiej pod tytułem „Wpływ zaburzeń czoła płomienia na charakter drgań w komorze spalania”. W lipcu 1971 roku został powołany do Rady Naukowej.

W kwietniu 1972 roku J. Jarosiński został mianowany kierownikiem Zakładu Badań i Konstrukcji Silników Wysokoprężnych, a w następnym roku powołany na stanowisko docenta. Był inicjatorem i organizatorem programu badań procesów spalania i wymiany ciepła w silnikach tłokowych przy współpracy z kilkunastoma uczelniami technicznymi. Wyniki prac omawiano na corocznych konferencjach naukowych i publikowano w specjalnych zeszytach „Prace Instytutu Lotnictwa”. Uwieńczeniem tej działalności była nagroda Ministra Przemysłu Maszynowego w 1978 roku.

W okresie od 19.09.1977 roku do 10.07.1978 roku był na stażu naukowym Departamentu Stanu USA w Uniwersytecie Urbana pt. „Badania procesów spalania w silnikach tłokowych z punktu widzenia toksyczności spalin”. Od 01 listopada 1978 roku przeniesiony do Ośrodka Badawczo-Rozwojowego

Silników Wysokoprężnych przy Zakładach Mechanicznych „PZL-Wola” na stanowisko docenta i mianowany kierownikiem grupy problemowej. Ponownie przeniesiony do Instytutu Lotnictwa na stanowisko docenta w Zakładzie Silników Tłokowych z dniem 01.01.1982 roku. Z dniem 15.06.1983 roku powołany na stanowisko Sekretarza Naukowego w pionie Naukowym. W 1985 roku otrzymał propozycję profesora z Uniwersytetu w Montrealu podjęcia wspólnych badań na Uniwersytecie McGill. Na stażu przebywał od 13.05.1985 roku i powrócił do pracy w Instytucie Lotnictwa od 01.09.1986 roku. Z dniem 01.12.1986 roku powierzono J. Jarosińskiemu stanowisko docenta Sekretarza Naukowego Instytutu, które pełnił do 2.11.1987 roku. 14.06.1988 roku Rada Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa nadała dr. Józefowi Jarosińskiemu stopień naukowy doktora habilitowanego nauk technicznych w zakresie mechaniki spalania.

W lipcu 1992 roku Instytut Lotnictwa w związku z podaniem doc. dr. hab. inż. Józefa Jarosińskiego wyraził zgodę na zatrudnienie go przez Wydział Mechaniczny Politechniki Łódzkiej na pełnym etacie na stanowisku profesora nadzwyczajnego w Instytucie Techniki Ciepłej i Chłodnictwa od dnia 01.09.1992 roku. Instytut jednocześnie wyraził życzenie, aby J. Jarosiński mógł przez okres co najmniej 2 lat kontynuować prace w podjętych przez siebie projektach badawczych w takim zakresie, który nie kolidowałby z jego obowiązkami na Politechnice Łódzkiej.

W listopadzie 1996 roku Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Aleksander Kwaśniewski nadał Józefowi Jarosińskiemu tytuł naukowy profesora nauk technicznych. Z dniem 01.12.1996 roku został zatrudniony w Instytucie Lotnictwa na etacie profesora nadzwyczajnego w Zakładzie Napędów.

Profesor był zdolnym i aktywnym człowiekiem, dobrym organizatorem, miał wielostronne zainteresowania, na które brakowało czasu. Na jego dorobek w Instytucie Lotnictwa składa się m.in. budowa kilku jeszcze działających laboratoriów badawczych, wspomniany już udział w rozwoju silników wysokoprężnych, niektóre weszły do produkcji seryjnej. Opublikował kilkadziesiąt artykułów naukowych w czasopiśmie krajowych i zagranicznych. Józef Jarosiński był autorem lub współautorem kilku książek naukowo-technicznych m.in. samodzielnie napisanej książki pt. „Techniki czystego spalania” (WNT, 1996). Wypromował na stopień doktora nauk technicznych kilku pracowników Instytutu Lotnictwa. Dwie kadencje był członkiem Komitetu Badań Naukowych, członkiem Międzynarodowego Instytutu Spalania oraz Komitetu Termodynamiki PAN. W roku akademickim 2008/2009 Józef Jarosiński otrzymał tytuł profesora zwyczajnego. Zmarł 27.06.2009 roku.

---

## Był wielbicielem muzyki klasycznej

*Włodzimierza Karlińskiego wspomina Jerzy Kaniowski*

Włodzimierz Karliński w 1956 r. ukończył Moskiewski Instytut Metali Kolorowych i Żłota, Wydział Metali Nieżelaznych, uzyskując dyplom magistra inżyniera w specjalności Metaloznawstwo i Obróbka Ciepła Metali i Stopów. W tym samym roku podjął pracę w Instytucie Lotnictwa (IL) w Ośrodku Materiałów i Technologii, którym kierował prof. Jan Chodorowski. W 1960 roku przeszedł wraz z dużą grupą pracowników z prof. Chodorowskim do Instytutu Mechaniki Precyzyjnej (IMP). W IMP zajmował się badaniami stopów aluminium do przeróbki plastycznej. Usprawnił wiele technologii produkcyjnych w przemyśle, m.in. kucia tłoków, kucia łopatek, kucia wirników. W 1969 powrócił do IL, gdzie pracował do 2003 roku. W latach 1985-1987 pracował równolegle w PZL WSK Warszawa-Okęcie.

W 1957 r. został powołany na stanowisko asystenta w IL. Pracując w IMP w 1962 r. został powołany na stanowisko adiunkta. Pracę doktorską pt. „Wpływ rozkładu kadmu w roztworze stałym na procesy zachodzące w stopach Al-Cu-Cd” obronił w 1968 r. w Politechnice Warszawskiej. W 1973 r. został powołany na stanowisko docenta przez Ministra Przemysłu Maszynowego, które zajmował do końca pracy zawodowej.

Dwukrotnie otrzymał zespołową nagrodę Ministra Przemysłu Maszynowego: w 1974 r. za realizację programu badawczego „Kaszub”, a w 1978 r. za projekt wstępny samolotu szkolno-treningowego. W 1977 r. otrzymał pisemne podziękowanie dyrektora IL za zaangażowanie w pracy zawodowej, szczególnie za prowadzenie problemu węzłowego „stałe wysokowytrzymałe”. W 1987 otrzymał podziękowanie Ministra Komunikacji za zaangażowanie i duży wkład w działalność Komisji do zbadania przyczyn katastrofy samolotu Ił-62 Polskich Linii Lotniczych LOT, która zdarzyła się w dniu 9 maja 1987 r.

W latach 1978 – 93 był współautorem programu badania odporności na działanie korozji naprężeniowej materiałów lotniczych, w którego pracach aktywnie uczestniczył i w ramach którego powstało w IL



unikalne Laboratorium badań korozji naprężeniowej. Był współautorem licznych publikacji z tej dziedziny, których ukoronowaniem była praca opublikowana z inicjatywy redakcji w prestiżowym *British Corrosion Journal* (1995 v.30 No.2).

Kierował i uczestniczył w wielu projektach badawczych KBN (polskich i międzynarodowych). Był członkiem Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa w kilku kadencjach, autorem kilkudziesięciu artykułów, sprawozdań, opinii i ekspertyz.

Docent Karliński z zamiłowaniem uprawiał turystykę. Był wielbicielem muzyki klasycznej. Chętnie dzielił się swoją głęboką wiedzą, ale był wymagający wobec współpracowników. Był miłym, ciepłym i uczynnym człowiekiem. Zmarł w 2014 roku.

## Był rodzinnie związany z historią polskiego lotnictwa

*Ryszarda Kornackiego wspomina Zbigniew Pągowski*

Wspomnienia pośredniczą między dniem dzisiejszym a dniami minionymi. Często dzięki ludziom, których poznaliśmy, przynoszą wartość upamiętnienia emocje historycznie związane z lotnictwem, naszym Instytutem. Wśród wielu z ludzi spotkanych w Instytucie w ciągu 45-letniej pracy wspomnę o dr inż. Ryszardzie Kornackim i jego ciekawych koneksjach historycznych, wartych wspomnienia w związku z 90-leciem Instytutu.

Dra inż. Ryszarda Kornackiego, z którym miałem przyjemność współpracować w Zakładzie Silników Tłokowych, poznałem w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Siedzieliśmy koło siebie w Instytucie i mieszkaliśmy niedaleko siebie w Wilanowie, co sprzyjało szerszym kontaktom. Dr Kornacki mozolił się nad zestawianiem odpowiedniego sprzętu komputerowego i uruchomieniem kolejnych wersji oprogramowania KIVA z Los Alamos. Jako jeden z pierwszych w kraju prowadził obliczenia 3D procesów przepływu powietrza, procesu wtrysku, spalania i emisji spalin w silniku wysokoprężnym. Wspólnie wspomagaliśmy się w dwóch projektach badawczych, z których pierwszy – „Ekologiczne komory spalania o wysokiej turbulencji w silnikach o zapłonie samoczynnym” – zakończony został w 1999, a drugi – „Zastosowanie sztucznych sieci neuronowych do diagnostyki silników spalinowych” – w roku 2000, kiedy to pan Kornacki przeszedł na emeryturę. Powstały wtedy publikacje związane z tymi zagadnieniami, o niewykorzystanych możliwościach komór spalania do silników, o wtrysku bezpośrednim i ich możliwościach rozwojowych przy użyciu programu KIVA 3SGI oraz sieci neuronowych. Wykorzystywałem także jego umiejętności obliczeniowe przy opracowaniu komory spalania do turbodoładowanego silnika egipskiego z firmy Helwan. Spotykaliśmy się od czasu do czasu także na gruncie prywatnym. Poznałem jego ciekawe, rodzinne koneksje związane z Instytutem z lat międzywojennych. Praca w Instytucie Lotnictwa nie była chyba zupełnym przypadkiem. Pan dr Ryszard Kornacki był rodzinnie związany z lotnictwem i jego początkami w Polsce, ale też w Rosji Radzieckiej. Mama Pana Ryszarda, Zofia, była z domu Lewoniewska, a ojciec Waław był kapitanem lotnictwa. Rodzinne dzieje związane są także z jego kuzynami – dwoma pilotami, braćmi Lewoniewskimi: Józefem (1989-1933) i Zygmuntem (1902-1937). Pierwszy z nich był pilotem znanym w Polsce, a drugi w ZSRR. Ponieważ znana jest obszerna literatura na ich temat wspomnę ich krótko.

Józef był kapitanem lotnictwa, służył w I pułku Lotniczym Warszawa, brał udział w Challenge 1930. Wykonał pierwszy lot dookoła Polski, chciał oblecieć świat. Wykonał długodystansowe loty. Od marca 1933 Lewoniewski był pilotem doświadczalnym Stacji Doświadczalnej Płatowców w naszym Instytucie znanym wówczas pod nazwą Instytut Badań Technicznych Lotnictwa. 11 września 1933 Józef Lewoniewski podjął z ppłk. Czesławem Filipowiczem próbę pobicia międzynarodowego rekordu długości lotu w linii prostej bez lądowania dla samolotów turystycznych na przerobionym samolocie PZL 19. Samolot w chmurach wpadł w korkociąg, ale wyprowadzany tuż nad ziemią zahaczył skrzydłem i rozbił się we wsi Zasurskoje pod Kazaniem. Grób jego znajduje się na warszawskich Powązkach.

Zygmunt był pierwszym pilotem, który opracował plan przelotu z ZSRR do USA ponad Biegunem Północnym. W 1935 roku na samolocie AN-25 próbował zrealizować przelot, ale mu się to nie udało wskutek awarii silnika. Był jednak uparty, kupił wodnosamolot Vultee V-1A i zrealizował lot z Los Angeles przez San Francisco, Jakuck i Swierdłowsk do Moskwy. W 1937 podjął kolejną próbę przelotu czterosilnikowym samolotem DB-A numer N-209 z Moskwy nad Biegunem Północnym do USA. Przeleciał nad Biegunem Północnym, ale następnie samolot zaginął bez wieści i nie został nigdy odnaleziony. Odznaczony został najważniejszymi odznaczeniami radzieckimi, m.in. orderem Lenina. Symboliczny grób jego znajduje się na cmentarzu w Skolimowie k/Konstancina-Jeziorny.

I tylko tyle i aż tyle emocji, które daje nam praca i ludzie w Instytucie Lotnictwa.

## Krzysiek – pilot poduszkowca

*Krzysztofa Kucharskiego wspomina Janka Dąbrowska*

Dnia 30 października 2006 roku zmarł nagle Pan Krzysztof Kucharski. Miał zaledwie 45 lat. Pracował w Instytucie Lotnictwa od 1990 roku, początkowo w Zakładzie BS jako mechanik – montażysta silnikowiec, potem w Zakładzie BE i BD, a następnie w CBMiK.

Większość Pracowników zapamiętała Go głównie jako pilota doświadczalnego poduszkowca PRP 560 Ranger, produkowanego w Instytucie, z którym związany był od samego początku (od 1998r).

Wcześniej jednak pracował przy montażu i przygotowywaniu do prób hamownianych silników lotniczych K15, K16 i D18. Był bardzo aktywny i wszechstronny zawodowo, precyzyjny, a jednocześnie elastyczny w rozwiązywaniu napotykanym problemów technicznych. Brał udział w wielu ważnych programach takich jak: modernizacja silnika K15 i przygotowanie go do zamontowania w samolocie Iskra, uruchomienie lrydy z silnikami K15. Chętnie i z entuzjazmem uczył się nowych technik i sposobów montażu i obsługi nowoczesnych urządzeń i systemów.

Jego pasją jednak stał się poduszkowiec, a ilość „wylatanych” na nim godzin, w połączeniu z niewątpliwym talentem, jaki w tym zakresie posiadał, uczyniła z niego bodajże najlepszego pilota poduszkowców w Polsce w tamtym czasie.

Krzysztof należał do ludzi niezwykłych, żyjących z pasją i fantazją, o dużym poczuciu godności osobistej i honoru. Był przy tym niezwykle uczynny, a każde powierzone mu zadanie i pracę wykonywał nie tylko sumiennie, ale z dużą dbałością o to, aby była ona wykonana najlepiej jak potrafi. Można było być pewnym, że jeżeli Krzysztof czegoś się podejmie i obieca, to zrobi to na pewno i to najlepiej jak można.

Był człowiekiem prawym – zawsze można było na niego liczyć i mieć pełne zaufanie, że jego intencje są czyste, o czym wielokrotnie osobiście mogłam się przekonać w czasie licznie wspólnie odbytych wyjazdów z poduszkowcem. Był przy tym bardzo dobrym fachowcem – mechanikiem, dodatkowo utalentowanym, zmyślnym, silnym i zręcznym. Posiadał takie cechy osobowe, które pozwoliły mu stać się najlepszym pilotem doświadczalnym: talent, odwagę, umiejętność zrównoważenia brawury z rozważą.

Zdarzało się, że swoją niecierpliwą, dociekliwą, pełną temperamentu postawą irytował współpracowników, ale wynikało to z jego woli działania, uporu i konsekwencji w dążeniu do celu. Ale był czuły i wrażliwy na problemy innych, potrafił dostrzec i uszanować ich kłopoty i niepokoje. Był szarmancki i elegancki wobec kobiet, a jednocześnie potrafił współpracować na zasadach partnerskich.

Był niewątpliwie dużą indywidualnością i kimś niepowtarzalnym. Należy też wspomnieć, że Krzysztof bardzo kochał muzykę i poezję i żył z tym na co dzień.

Wspólnie z p. Krzysztofem odbyłam jeżeli nie kilkadziesiąt, to na pewno kilkanaście wyjazdów z poduszkowcem, w czasie których znajdowaliśmy się w wielu opresjach: od komicznych do groźnych i niebezpiecznych. W takich sytuacjach poznaje się ludzi najlepiej i do głębi. Kiedyś we Władysławowie, gdzie sprzedawaliśmy poduszkowiec, zaproponowałam całej „ekipie”, abyśmy przeszli na mówienie sobie po imieniu. Zapanowała konsternacja, którą przerwał p. Krzysztof, mówiąc: „No co też Pani Janko!!! Czy wyobraża sobie Pani, że przyjdę do marketingu, walnę Panią w plery i powiem – cześć Janeczka ???” I pozostało jak dawniej. Trzeba było jeszcze kilku wyjazdów, w czasie których niepostrzeżenie i zupełnie samorzutnie zaczęliśmy mówić sobie na „Ty”. Widocznie oboje uznaliśmy, że na to zasłużyliśmy, a do dziś na ścianie w moim pokoju w pracy wisi zdjęcie Krzyśka za sterami poduszkowca.

## Krzysiek – pilot poduszkowca

### Moja konkurentka lryda

*Krzysztof Kunachowicz we wspomnieniach Hanny Kunachowicz*

W 1961 wyszłam za mąż za inżyniera Krzysztofa Kunachowicza, który pracował w Instytucie Lotnictwa w Alei Krakowskiej w Warszawie. Wtedy mieszkaliśmy w domu Instytutu przy ulicy Opaczewskiej. Poznałam wówczas kolegów męża, w tym także pilotów doświadczalnych (A. Abłamowicz, L. Natkaniec,

R. Witkowski, S. Wielgus). Nasłuchałam się też wspaniałych opowieści lotniczych. W końcu lat 60. Krzysztof kilkakrotnie podróżował służbowo w zespole do Moskwy. Celem delegacji było udzielenie certyfikatów samolotom radzieckim według wymagań FAR/BCAR. Polska była wówczas członkiem ICAO, a Związek Radziecki nie. Podróże były związane z kilkutygodniowym pobytem w Związku Radzieckim, a także nadawały rangę wysokich specjalistów polskim inżynierom i pilotom.

Dla inżynierów pracujących w Instytucie praca była także pasją, hobby i radością. Wielkim zainteresowaniem cieszyły się wystawy lotnicze, zwłaszcza odbywające się co dwa lata salony lotnicze w Paryżu. Mąż wracał z nich obciążony prospektami, zdjęciami i fachowymi czasopismami, które wypełniały jego biurko i zajmowały ściany pokoju. Pamiętam charakterystyczne sylwetki różnych maszyn, np. Concorde. Literaturze fachowej towarzyszyła też „bibuła” z Księgarni Polskiej na Rue St. Germain.

W roku 1976 rozpoczęto pracę nad Irydą. Krzysztof został zastępcą głównego konstruktora do spraw awioniki i systemów elektrycznych. Od tej pory był jeszcze bardziej zajęty. Jeździł, a właściwie latał co i raz do Mielca, a wieczorami wracał z pracy bardzo późno. Raz nawet, zajęty sprawami zawodowymi, zapomniał odebrać dzieci z przedszkola.

Nadszedł rok 1980, mąż zaangażował się w działania „Solidarności”. Kiedyś wyszedł zaopatrzyć w kanapki, konserwy i koc, przygotowując się do ewentualnego strajku okupacyjnego.

Potem nastąpił stan wojenny. Grupa starszych inżynierów zbierała się w domach na dyskusjach fachowo-politycznych, których główną kwestią był rozwój polskiego przemysłu lotniczego w przyszłości. Jak podaje jeden z uczestników „grupę tworzyli ludzie, którzy mieli do siebie zaufanie, a jednocześnie reprezentowali odpowiedni poziom wiedzy i doświadczenia zawodowego. Świadomie nie kojarzono działalności z podziemnymi strukturami Solidarności, mając intuicyjne poczucie możliwości penetracji tego środowiska przez agenturę komunistyczną. Świadomie nie nadawano grupie form organizacyjnych ani nazwy, a jedynie żartobliwie określano jej uczestników jako „Radę Starców”. Dwa takie spotkania dyskusyjne odbyły się u nas w mieszkaniu na Mokotowie. Panowie konstruktorzy żyli pracą zawodową i wkładali w nią wszystkie swoje siły.

Nie obywało się bez trudów i napięć. Pamiętam udział męża w komisjach powypadkowych samolotów komunikacyjnych, a w szczególności nocny telefon po wypadku Irydy pod Radomiem i pilny wyjazd na miejsce katastrofy.

Przyjaźnie zawodowe trwały po przejściu Krzysztofa na emeryturę w 1998. Wzruszające do dziś są zaproszenia na spotkania opłatkowe czy związane z jubileuszami Instytutu Lotnictwa, a także coroczne życzenia imieninowe składane przez młodszych kolegów. Cieszy także ogromnie rozwój Instytutu Lotnictwa w nowych czasach realizowany wielkim wysiłkiem dyrekcji i załogi.

---

## Pionier polskiej techniki śmigłowej

*Jan Koźniewski we wspomnieniach Zygmunta Wysockiego*

Początek roku 2007 przyniósł nam, pracownikom Zakładu Aerodynamiki, szczególnie przykrą wiadomość o śmierci Naszego Kolegi, inżyniera JANA KOŹNIEWSKIEGO. Wiadomość ta trudno do nas docierała – przecież kilka dni przedtem byliśmy razem z Nim na zakładowej Wigilii, dzieliliśmy się opłatkami, składaliśmy życzenia... Mimo nieuchronności i nieodwracalności takich zdarzeń zawsze jednak ciężko jest przyjąć, że Kogoś już nie będzie wśród nas.

Kim był Pan Jan? Jakim był człowiekiem? Niełatwo to przekazać! Dzieliła nas różnica pokolenia, różnica doświadczeń życiowych, niejednokrotnie też różnica w ocenie bieżących zdarzeń i zjawisk.

Pan Jan był człowiekiem barwnym (niektórzy mówili o NIM ciepło – Jasio Śmigiełko, co oddawało wiernie Jego zawodowe zainteresowania), o dużej wiedzy zawodowej, która pozwalała Mu na podejmowanie coraz to nowych wyzwań. Zjednywało mu to sympatię młodszych kolegów i współpracowników. Stawał się dla nich pewnego rodzaju wzorem w pracy, można nawet powiedzieć, że mistrzem. Lata wspólnej pracy powoli ten dystans zmniejszały, zawsze jednak darzyliśmy Go wielkim szacunkiem.

Na taki, a nie inny stosunek do Niego złożyła się świadomość, iż był on niezaprzeczalnie jednym z pionierów polskiej techniki śmigłowej. W latach 50. pracując w zespole inż. Bronisława Żurakowskiego przy konstrukcji śmigłowców „Żuk” i „Trzmiel” wniósł istotny wkład zarówno w konstrukcyjne rozwiązania, jak i teoretyczne opracowania. Jego publikacje z tego okresu były dla wielu adeptów techniki śmigłowej źródłem wiedzy w tej dziedzinie. W Ośrodku Konstrukcji Lotniczych opracował projekty doświadczalnego samolotu pionowego startu. W latach 70. w tunelu

aerodynamicznym o średnicy 5 m prowadził prace nad badaniem modeli śmigłowców dynamicznie podobnych. Opracował metodykę badań i przebadał model śmigłowca W-3 "Sokół" oraz model wirnika bezprzegubowego. Był również konstruktorem szeregu wag służących do pomiarów sił w tunelach aerodynamicznych.

Pan Jan, jak i jego koledzy – rówieśnicy, jako przedstawiciel pokolenia „Kolumbów” miał za sobą również piękną i ciekawą kartę okupacyjną. Był bowiem żołnierzem Kompanii Lotniczej AK „Lawy” w stopniu kaprała podchorążego ps. „Korab”. Jego przydział do Kompanii Lotniczej wynikał zapewne z Jego zainteresowań konstrukcjami lotniczymi i czynnym udziale w podziemnym zdobywaniu wiedzy na ten temat.

Pełen szacunku i życzliwości sposób w jaki Pan Jan odnosił się do Kolegów, do wspólnie z nimi wykonywanej pracy, wiedza o Jego przeszłości, pozwalają nakreślić Jego sylwetkę jako osobę wyjątkową i Człowieka pisanego przez duże C.

---

## Znajdował czas, przysiadł się na ławce obok hangaru i opowiadał o minionych zdarzeniach

*Ludwika Natkańca wspomina Hanna Gawryszewska*

Naszego pilota oblatywacza Pana Natkańca znałam z widzenia, ale mieliśmy też kilka okazji do rozmowy. Bardzo go podziwiałam.

Pierwszy raz rozmawialiśmy, gdy w czasie lotu do Poznania na targi zaprosił mnie do kabiny Jaka. To był jedyny taki lot, i nie do zapomnienia, chociaż z braku miejsca stałam w drzwiach kokpitu.

Druga rozmowa była właściwie monologiem Pana Natkańca. Przypadek sprawił, że byłam w Mielcu w czasie próby naziemnej Irydy. Samolot zachowywał się jak dzika bestia na uwięzi, szarpało nim, cały dygotał, silniki ryczały, a śnieg za samolotem topił się i od razu parował. Byłam bardzo blisko, tak jak i inni pracownicy z Instytutu Lotnictwa i WSK, a byłam jedyną kobietą w tym gronie. Pan Natkaniec podszedł do mnie i wzburzony nakrzyczał, że mogło być niebezpiecznie, że to próba, że mogło stać się wiele nieprzewidywanych rzeczy, że powinnam się bać i nie podchodzić.

Trzecia rozmowa też odbyła się w Mielcu, czekałam na lot do Warszawy, ale miał być wykonany jeszcze jeden oblot Irydy, więc czekanie się przedłużało. Iryda była przygotowywana pod nadzorem Pana Natkańca, ale znajdował czas, przysiadł się na ławce obok hangaru i opowiadał o minionych zdarzeniach, często zabawnych. Umiał opowiadać, a ja lubiłam słuchać.

Czwarte spotkanie zaskoczyło mnie i bardzo przygnębiło. Było to na zebraniu związkowym. Pan Natkaniec siedział niedaleko i głośno z kimś rozmawiał. Nigdy nie słyszałam, by przeklinał, ale tym razem ciągle było słyhać: cholera, ta cholera, ta cholera przyczepiła się do mnie! Tak dowiedziałam się o jego chorobie.

Piąte to pożegnanie. Przejmująca cisza, głęboka cisza, my obok trumny i otwartego grobu i nagle huk silnika nisko lecącego samolotu.

---

## „Panowie, trzeba te samoloty odrestaurować”

*Andrzej Markowski we wspomnieniach Krzysztofa Szafrana*

Długoletni pracownik Instytutu Lotnictwa – technik. Był świetnym specjalistą któremu można było powierzać do wykonania złożone i skomplikowane prace montażowe przy nowych prototypowych odpowiedzialnych urządzeniach lotniczych.

Z panem Andrzejem zetknąłem się przy pracy nad pierwszym i jedynym lotnym egzemplarzem samolotu I-23 MANAGER. Wiele lat pracowaliśmy wspólnie w programie budowy poduszkowców serii PRP-560 i PRC-600. Zaangażowanie w pracę, fachowość, duże doświadczenie i solidność pozwoliło wielokrotnie uniknąć błędów konstrukcyjnych w nowych wyrobach. Pan Andrzej był pracownikiem o szerokim zakresie wykonywanych prac. Dokładny ślusarz, precyzyjny monter, laminer, tokarz, frezer i mechanik. Wielokrotnie dyskutowaliśmy nad technicznymi i technologicznymi problemami wykonania podzespołów. Często wykorzystywałem ogromne doświadczenie pana Andrzeja przy pracach modernizacyjnych nowych egzemplarzy poduszkowców.



Chętnie brał udział w badaniach poligonowych nowych wyrobów Instytutu Lotnictwa, także przy testowaniu poduszkowców. Prowadziliśmy wspólnie ciekawe prace badawcze z „działem pneumatycznym” – stanowiskiem prób dynamicznych. Badaliśmy szyby przednie do pojazdów szynowych które obecnie są eksploatowane w naszym kraju.

Prywatnie pan Andrzej był pasjonatem działkowcem – na działce przy pielęgnacji drzewek i krzewów spędzał wolny czas o czym często opowiadał. Po przejściu na emeryturę podjął dodatkową pracę w Muzeum Wojska Polskiego oczywiście przy renowacji samolotów. Dzięki jego pracy stare samoloty zostały odnowione i zabezpieczone na kolejne lata.

Ostatnim etapem pracy zrealizowanym w Instytucie Lotnictwa, już na emeryturze, były prace przy renowacji historycznych samolotów TS-8 Bies, Jak-23 oraz I-22 Iryda, które przypominają o tym co w minionych latach projektował Instytut Lotnictwa.

## „Samoloty – zauroczenie na życie...”

*Andrzej Markowski we wspomnieniach Janiny Dąbrowskiej*

Ludzi takich jak Pan Andrzej Markowski spotyka się w życiu rzadko. Nie często potrafimy dostrzec niezwykle zalety, z którymi oni się nie afiszują. Los na mojej instytutowej drodze zetknął mnie z p. Andrzejem dość późno, przy okazji prac przy samolocie I-23, a później podczas prowadzenia przeze mnie projektu – poduszkowiec. Od samego początku rzuciła mi się w oczy niezwykła fachowość i profesjonalizm p. Andrzeja, które obserwowałam z niekłamany podziwem i uznaniem. Niezwykła była też Jego wyrozumiałość i przychylność dla innych ludzi. Nauczyłam się od Niego bardzo wielu praktycznych rzeczy, które z typową dla Niego cierpliwością pokazywał i doradzał jak je wykonać.

To w dużej mierze on był spoiwem całego zespołu pracującego przy montażu samolotu, to On nadawał mu ton spokojnej, rzetelnej pracy, niwelując często powstające w warunkach pracy hangarowej napięcia między ludźmi. Potrafił zrozumieć emocje opanowujące ludzi, ale pilnował i starał się dawać im upust z wrodzoną kulturą osobistą i taktem, pilnując aby nie nadużywano niecenzuralnych słów, zastępując je humorem i przywracając dobry nastrój. Okres pracy w zespole m.in. z p. Andrzejem uważam za jeden z najwspanialszych w całej mojej pracy zawodowej. Wtedy właśnie zrozumiałam na czym polega czar pracy i spełnienie się w pracy zespołowej, kiedy przez skórę wyczuwa się intencje i zamiary współpracowników, będąc pewnym, że są one autentycznie nastawione na to, żeby wszystko wszystkim wyszło jak najlepiej.

Choć dzieliła nas różnica pokoleń, to od samego początku darzyliśmy się wielką sympatią, która później przerodziła się w prawdziwą przyjaźń. Kiedy moje losy zawodowe przeniosły mnie w inne rejony działania, kiedy wyraźnie czułam, że potrzebuję wsparcia, zrozumienia czy wyważonej rady udawałam się do p. Andrzeja i wiedziałam, że zawsze coś z tego u Niego znajdę. Nawet po Jego odejściu na emeryturę bywało, że wpadał do mnie z pytaniem, jak leci i opowiadał jak działa przy renowacji samolotów w Muzeum Wojska Polskiego. Podjęcie się tego zadania było dla Niego też swoistym wyzwaniem, bo tym razem On został szefem zespołu, Jemu przypadła rola zebrania zespołu i dogranie wszystkich spraw prawno – formalnych z tym związanych. I w tej roli okazał się dobry i bardzo skuteczny.

Informacja o Jego śmierci zastała mnie za granicą i poczułam jakby odszedł jeden z moich najbliższych przyjaciół. I mimo, że już Go wśród nas nie będzie, to ciepła pamięć o człowieku, który znał prawdziwe oblicze przyjaźni pozostanie u mnie na zawsze.

---

## Moim zadaniem było „przeniknąć” do każdej części paliwomierza...

*Bogumił Mierkowski we wspomnieniach Hanny Gawryszewskiej*

Kiedy pierwszy raz przyjechałam do Instytutu Lotnictwa, z portierni odebrała mnie inż. Henia Barczewska i w czasie naszej krótkiej drogi do budynku D1 zostałam poinstruowana, że inż. Bogumił Mierkowski, z którym mam współpracować, jest osobą niepełnosprawną i że nie wolno na ten temat rozmawiać, ani zadawać pytań. Nigdy nie poznałam przyczyn jego niepełnosprawności, ale ostrzeżenie Pani Heni wystraszyło mnie.

Inżynier Mierkowski był mechanikiem i w tamtym czasie (rok 1976) prowadzącym temat „Paliwomierz pojemnościowy do śmigłowca W3”. Paliwomierz miał być wdrożony do produkcji w Zakładzie ZSM „Era”, którego byłam pracownikiem. Moim zadaniem było „przeniknąć” do każdej części paliwomierza, aby poznać i zrozumieć jego budowę oraz działanie.

Inżynier Mierkowski okazał się człowiekiem wielkiej życzliwości, cierpliwości i świetnym nauczycielem. Za jego radą wykonałam prototyp i poddałam go badaniom typu w laboratoriach Instytutu. Na każdym etapie prac odbywały się konsultacje i dyskusje dotyczące niezbędnych zmian dla potrzeb produkcji seryjnej. Współpraca z inż. Mierkowskim była merytoryczna, pobudzająca ciekawość do wiedzy nie tylko w wyuczonym dziedzinie.

Był kierowcą i zapalonym miłośnikiem caravaningu, aktywnym działaczem wielu stowarzyszeń. Podróżował po Polsce, Europie i potrafił zainteresować nas turystyką.

W roku 1978 zostałam pracownikiem Instytutu Lotnictwa i współpraca z inż. Mierkowskim tym razem dotyczyła modernizacji paliwomierzy pojemnościowych.

Inż. Mierkowski czynnie brał udział w tworzeniu NSZZ „Solidarność” w Instytucie, a jako emeryt pracował w ochockim oddziale Automobilklubu.

---

## Lotnictwo było jego pasją

*Janusz Moskal we wspomnieniach Janiny Dąbrowskiej*

We współczesnym świecie coraz mniej jest pracowników, którzy byliby tak mocno i nierozzerwalnie związani z firmą jak p. Janusz Moskal.

Jako młody absolwent Politechniki Warszawskiej Wydziału MEiL, ze specjalizacją osprzęt lotniczy zatrudnił się w Instytucie Lotnictwa w 1971 roku. Przez cały ten czas służył firmie i Polsce pełnią swych sił, wiedzy zawodowej i z pełnym oddaniem.

Przez ponad 25 lat jako utalentowany inżynier, podejmował zadania z głównego, najistotniejszego nurtu prac Instytutu Lotnictwa. W Zakładzie Aparatury Agrolotniczej uczestniczył w programie budowy samolotu rolniczego z napędem odrzutowym M-15, aktywnie uczestniczył w programie „Iryda”, opracowywał unikatowe urządzenia aplikacyjne w samolocie An-2 i w śmigłowcu Mi-2 do zwalczania ślepoty rzecznej w Afryce.

Brał udział w programie budowy samolotu I-23, gdzie zajmował się ergonomią kabiny i zaprojektował nowatorską konstrukcję fotela pilota, uczestniczył w szeregu prac przy wirówce przeciążeniowej.

Lotnictwo było jego autentyczną pasją. Posiadał bogatą wiedzę z zakresu teraźniejszości i historii lotnictwa, dzięki czemu jego prace charakteryzowały się dojrzałością rozwiązań zawierających doświadczenia przeszłości i uwzględniających potrzeby współczesności.

Od zawsze był w nim ukryty talent plastyka. Jego prace inżynierskie nosiły znamiona dbałości o wzornictwo przemysłowe, o kształt i formę zewnętrzną.

Był niezastąpiony w tworzeniu wszelkiego rodzaju opisów ikonograficznych i instrukcji, uwzględniających istotę zagadnienia. Od 1998 roku, przechodząc do pracy w marketingu głównie te jego talenty plastyczne zaczęły być wykorzystywane. W połączeniu z jego wiedzą inżynierską był niezastąpiony w graficznym opracowywaniu materiałów do Wydawnictw Naukowych ILoT, dla których opracował serię okładek zdobionych ikonami technicznymi. Był autorem szaty graficznej Wydawnictw, pism firmowych i okolicznościowych w ILoT, artystycznych, a zarazem technicznych plakatów, prezentacji naukowych i ekspozycji wystawienniczych.

Doceniając rosnącą potęgę internetu był współtwórcą pierwszej instytutowej strony internetowej. Jego wielkim kapitałem był fakt, że potrafił nie tylko to wszystko zaprojektować. On bardzo wiele projektów sam wykonywał fizycznie. Potrafił dobrać odpowiednie materiały i technologie, tak aby realizacja projektów nie tylko była możliwa, ale osiągała spektakularny wymiar.

Janusz Moskal miał niezłomne zasady w życiu prywatnym i zawodowym, od których nie odstępował. Wynikały one z dużej, gruntownej znajomości rzeczy i głębokiego przekonania co do ich słuszności. Wszystkie prace, które wykonywał były bardzo starannie najpierw przeanalizowane, przemyślane, a następnie perfekcyjnie wykonane, dopracowane, z wielką dbałością o najdrobniejsze szczegóły. Trudno było Go przekonać do swoich racji, jeżeli on był innego zdania. Jeżeli ustępował, to z poczucia „wyższych racji”, np. konieczności dotrzymania terminu, albo z racji „zwierzchnictwa”, ale nawet wtedy można było być pewnym, że to co zrobi, zrobi najlepiej jak potrafi i będzie to „dobre”.

Należał niewątpliwie do wielkich indywidualności, których jest wśród nas coraz mniej, którzy są niczym doskonała „ręczna robota” w zalewie coraz częstszej „produkcji masowej”.

## Wiedza, skromność i rozważa

*Wojciecha Potkańskiego wspomina Witold Wiśniowski*

Specjalista wielkiej wiedzy i umiejętności, człowiek skromny, mądry i rozważny. Wojciecha Potkańskiego poznałem, gdy jako doktorant i asystent prof. Władysława Fiszdona siedział wśród podobnych mu dzisiaj profesorów: Macieja Bossaka, czy Mirona Nowaka – jego promotora. Całe życie studiował i zajmował się obliczeniami flatteru, mechaniki lotu i wytrzymałości. Przypuszczam, że w pierwszej chwili za chlebem i mieszkaniem przeniósł się do pracy w PZL Mielec, gdzie został wkrótce szefem biura obliczeń oraz równocześnie docentem na Politechnice Rzeszowskiej. Dr Potkański kierował obliczeniami flatteru samolotów M-15, M-18, An-28, I-22 Iryda. Współpracował z Instytutem Lotnictwa, gdzie prowadziłem próby rezonansowe tych samolotów. Wyniki obliczeń i badań prezentowaliśmy kilkakrotnie wspólnie w Moskwie przedstawicielom CAGI i Antonowa. W Mielcu panowała atmosfera twórcza nie tylko w biurze, ale również w relacjach prywatnych. W delegacjach pracowałem w Mielcu w sumie ponad rok. Wieczorami spotykaliśmy się wtedy w gronie entuzjastów lotnictwa z Tadeuszem Widełką, Krzysztofem Piwkim i, rzecz jasna, Wojtkiem oraz jego Żoną.

Kiedy nadarzyła się okazja zaproponowałem Wojtkowi pracę w Instytucie Lotnictwa na stanowisku sekretarza naukowego, a potem zastępcy dyrektora ds. naukowych oraz I zastępcy.

Wojtek trafił do Instytutu w czasie największego kryzysu ekonomicznego i równocześnie ścierania się poglądów na temat przyszłości Instytutu Lotnictwa i przemysłu lotniczego w Polsce. Jego doświadczenie przemysłowe i wiedza zdecydowanie wsparły Instytut. Lansowany przez dyrekcję offset i proeksportowa reorientacja z trudem torowały sobie prawo obywatelstwa.

Od roku 2000 Wojtek wziął na siebie odpowiedzialność za kontakty z General Electric i nadzór nad działalnością Engineering Design Center – pionu Instytutu stworzonego do amerykańskiej współpracy. W tym obszarze jego wysiłku i zaangażowania nie sposób przecenić. W znacznym stopniu jego zasługą jest to, że dzisiaj zatrudnienie w badaniach na rzecz General Electric przekracza 1800 specjalistów.

Za zasługi Prezydent RP odznaczył Wojciecha Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.

---

## Uczony, który przetrwał struktury organizacyjne

*Mieczysława Rybaka wspomina Stefan Bramski*

Mgr inż. Mieczysław Rybak pojawił się w Instytucie Lotnictwa w końcu lat 60. Po studiach miał już kilka lat praktyki w przemyśle lotniczym. Był dobrze odczytany w światowej literaturze lotniczej i w pracy poszukiwał problemów trudnych do rozwiązania. Dla polskiego lotnictwa była to dekada schyłkowa czasów Gomułki.

Jednym z trudnych problemów były powtarzające się awarie samolotu Iskra, kiedy w czasie nurkowania gaśł silnik i nie dawało się go uruchomić. Do wykrycia przyczyny tego typu zdarzeń należało wykonać gigantyczną pracę zespołową, która wyjaśniłaby reakcje dynamiczne układu zasilania silnika w połączeniu z nieliniową dynamiką silnika w zmiennych warunkach lotu. Mietek skrzyknął kilku dyplomantów specjalności silnikowej i kilku starszych inżynierów zajmujących się modelowaniem analogowym układów dynamicznych organizując zespół do pracy zleconej. Po wielomiesięcznej, ale dobrze ukierunkowanej pracy zespołowej udało się wykryć przyczynę nieuchronnej awarii. Zlecono producentowi poprawienie charakterystyk układu zasilania i wspomniane wypadki się skończyły.

Inny zupełnie problem dostrzeżony przez Mietka dotyczył optymalizacji własności pilotażowych śmigłowca. Wyszukał w literaturze technicznej efektywną, stosowaną również w badaniach kosmicznych metodę subiektywnej oceny własności pilotażowych z 10-stopniową skalą ocen Coopera Harpera. Metodę tę natychmiast zastosowano w prowadzonych właśnie badaniach w locie dynamiki śmigłowca Mi-2 z podwieszanymi ładunkami zewnętrznymi. Korelacja mierzonych parametrów ruchu śmigłowca z ocenami subiektywnymi okazała się bardzo bliska. Dalsze rozwinięcie teoretyczne metody w oparciu o teorię informacji posłużyło Mietkowi do napisania pracy doktorskiej z rewelacyjnymi wnioskami na poziomie światowym, określającymi współzależność subiektywnych ocen pilotażowych z prawdopodobieństwem wypadków lotniczych. Niestety tezy tej pracy były chyba zbyt odważne i do obrony doktoratu nie doszło.

Prace związane z próbą ratowania polskiego przemysłu lotniczego dotyczyły prognozowania i programowania rozwoju produkcji lotniczej, wykonywane metodami ocen ekspertów, organizowane przez doc. dr. Inż. Lechosława Kalinowskiego, były wspierane metodyką badań opracowaną przez Mieczysława Rybaka.

Praktyczne zastosowania teorii matematycznej procesów gałęzkowych w procesie prognozowania rozwoju przyniosły dopiero efekt w pracy Mieczysława już poza Instytutem Lotnictwa, w Krajowym Biurze Informatyki – gdzie uzyskał zatrudnienie w wyniku wygranego konkursu.

Do tematyki lotniczej Mieczysław Rybak jeszcze wrócił w dekadzie lat 90., pracując w WSK-Okęcie przy wykorzystaniu systemu komputerowego NASTRAN do opisu równowagi elementów w złożonych kształtach przestrzennych geometrii samolotów.

Na zakończenie kariery zawodowej mgr inż. Mieczysław Rybak poświęcił się profesjonalnym tłumaczeniom literatury technicznej.

---

## Już było bardzo nisko – miałem szczęście

*Stanisława Wielgusa wspomina Antoni Józef Pogoda*

Urodził się w Sieprawiu 30.10.1926 roku. Od początku swoich młodości lat był zainteresowany lotnictwem. W 1951 roku kończy Politechnikę Krakowską i podejmuje pracę zawodową w Szybowcowych Zakładach Doświadczalnych w Bielsku-Białej na stanowisku konstruktora. Przez jeden rok pracuje na Politechnice Krakowskiej jako asystent. W 1956 roku przyjmuje propozycję pracy w Instytucie Lotnictwa w Warszawie w zakładzie B.L.

Stanisław Wielgus to jeden z najlepszych, wszechstronnie uzdolnionych pilotów latający pięknie i z klasą na szybowcach, samolotach i śmigłowcach. W początkowym okresie działalności zawodowej w Instytucie Lotnictwa koncentruje się na szkoleniu młodych pilotów. Na śmigłowcach SM-1 wyszkolił 10-ciu instruktorów lotnictwa sanitarnego a na MI-2, 21 pilotów z uprawnieniami pilota doświadczalnego. Aktywnie uczestniczy w eksperymentalnych lotach na śmigłowcu MI-2 w badaniach aparatury agrolotniczej do rozrzucania nawozów granulowanych. Na prośbę Dyrekcji Lasów Państwowych dokonuje wraz z pilotem Ryszardem Witkowskim brawurowego i niezwykle trudnego logistycznie oprysku części Puszczy Jodłowej niszczonej wtedy przez Zwójkę Jodłową.

Wśród licznych ciekawych wspomnień jedno, jak bolesny cierń tkwi w umyśle naszego bohatera. Oto oryginalny fragment jego relacji z testowania w locie szybowca „Pirat”:

„Byłem holowany Jakiem-12 na 3500 metrów, bo wyżej się nie dało. Wprowadziłem Pirata w korkociąg. Gdzieś na wysokości 2000 metrów stwierdziłem, że szybowiec kręci taki ni korkociąg, ni spiralę... wobec tego... duża wysokość, jeszcze czas na akcję ratunkową. Zarejestrowałem wszystkie swoje spostrzeżenia i na wysokości 900 metrów postanowiłem skakać. Odrzuciłem limuzynę i okazało się, że w polu przyspieszeń, które wynosiło wtedy około 2-2,5g nie jestem w stanie wydostać się z kabiny. Tam była głęboka kabina Pirata, nogi proste i tylko na rękach trzeba się było podnieść, czego nie mogłem zrobić ze względu właśnie na występujące wtedy przyśpieszenia. Ja sobie przygotowałem parę recept, co robić w razie takiej sytuacji. Po wyczerpaniu całego repertuaru postanowiłem – a to wszystko szło bardzo szybko – „rozsytać” szybowiec, żeby zniknęły przyśpieszenia. Szybowiec leciał już bardzo szybko, ponad dwieście na godzinę, ja gwałtownie szarpnąłem drążkiem i rzeczywiście partia centralna ze skrzydłami odeszła obcinając przy okazji ogon. W tej sekundzie zniknęły przyspieszenia. Wskoczyłem, ale zahaczyłem lewą nogą o szczelinę między burtą a tablicą przyrządów i nie mogłem otworzyć spadochronu bo by mi nogę wyrwało. Zdążyłem się odepchnąć nogą od kadłuba i w odległości ok. trzech metrów od szybowca otworzyłem spadochron i po kilku sekundach „siedziałem”. Już było bardzo nisko – miałem szczęście. (...) Ten szczęśliwy skok i lądowanie zawdzięczam swojemu doświadczeniu spadochronowemu, do czego namawiał mnie kiedyś Wituś Tracz mówiąc, że może mi się kiedyś to do czegoś przydać. I przydało się...”

Opisana powyżej próba była kontynuacją wcześniejszych badań szybowca „Pirat” prowadzonych przez pilotów doświadczalnych S.Z.D., w czasie których zginął wspianały pilot Stanisław Skrzydlewski.

---

## Jerzy Winiarski (1924-2012)



## *Jerzy Winiarski we wspomnieniach Tadeusza Pszenickiego*

Jerzy Winiarski urodził się 20 grudnia 1924 w Łucku na Podolu w rodzinie nauczycielskiej, która przeniosła się do Leska, a później do Warszawy. Podczas wojny Jerzy uczęszczał do szkoły technicznej na Mokotowie. Kontakty towarzyskie zbliżyły go do ludzi z Armii Ludowej.

Z konspiracji jednak nic nie wyszło – w lecie 1944 zgarnięty w ulicznej łapance znalazł się w transporcie przymusowych robotników do Reichu. Wyznaczono mu funkcję palacza parowozu. Kilka miesięcy szuflował węgiel do paleniska. Zdarzała się konieczność nagłego skoku z lokomotywy – alianckie myśliwce upodobały sobie takie powolne i duże cele...

Niełatwa praca dla Reichsbahn została zakończona wielkim nalotem na węzeł kolejowy w Stuttgarcie. Uznał, że najwyższy czas się przekwalifikować. Udało się uzyskać skierowanie jako robotnik rolny do majątku pod Augsburgiem. Pojęcie o pracy na wsi miał żadne, ale w majątku byli już ukraińscy robotnicy i potraktowali go przyjaźnie. Nadchodził koniec wojny, bawarscy gospodarze zachowywali się poprawnie. Ważne, że na wsi łatwiej było się wyżywić i nie groziły naloty.

Nasz parobek miał nieco łatwiejsze życie, miał nawet czas na przyglądanie się startom dziwnie świszczących samolotów. W pobliżu było lotnisko wytwórni Messerschmitta, w okolicy działało wiele stanowisk artylerii plot chroniących zakłady.

\*

Nadszedł wiosenny dzień – na lotnisku nie było żadnego ruchu. Ze stanowisk plot zniknęły załogi. Szosą mknęły coraz liczniejsze Willisys z białą gwiazdą.

Amerykanie zainteresowali się polskim parobkiem, niezłe mówiącym po angielsku, niemiecku, rosyjsku i ukraińsku. Ubrali go w mundur z naszywkami Staff Sergeant (naszywki głupstwo, ale ten żołd i te prowianty!). Jako tłumacz w Centrum Przesiedleńców użerał się z tłumami obcokrajowców, przewalających się przez amerykańską zonę.

Otrzymał też propozycję dłuższego kontraktu w US Army, z perspektywą wyjazdu do Stanów i podjęcia dowolnych, bezpłatnych studiów po wojnie (co mieli zagwarantowane wszyscy ochotnicy).

\*

Nasz poliglota nie skorzystał z amerykańskiej propozycji, jednym z transportów powrócił do Warszawy. Podjął też studia na wydziale mechanicznym Szkoły Wawelberga. W roku 1951 otrzymał dyplom inżyniera lotnictwa oraz przydział pracy w pionie technicznym PLL "Lot". Później zaliczył kurs magisterski już na Politechnice.

W roku 1953 ożenił się z uroczą warszawianką Danusią Gawin, sanitariuszką batalionu Zośka, ranną w Powstaniu.

Umiejętności zawodowe i językowe Jerzego były dobrze wykorzystywane przy tłumaczeniu różnych instrukcji i przepisów – nie uważał jednak tej pracy za szczyt swych możliwości.

Z PLL „LOT” wyłowił go docent Tadeusz Sołtyk, który powiększał swój zespół w Instytucie Lotnictwa. Rozpoczęła się interesująca praca przy projektowaniu samolotu tłokowego „Bies”, a następnie pierwszego polskiego odrzutowca „Iskra”. Jerzy jako specjalista mechaniki lotu został członkiem kierownictwa zespołu.

Obie konstrukcje zostały uznane za udane i wprowadzone do produkcji seryjnej oraz na wyposażenie wojska. Zrozumiałą kolejnością było uzyskanie zamówienia armii na kolejny krok – treningowy samolot naddźwiękowy „Grot”, który stanowił dla biura olbrzymie wyzwanie, zwłaszcza w zakresie aerodynamiki i mechaniki lotu.

Tutaj ambicje zespołu zostały zastopowane. Władze polskie zwróciły się do autorytetów w Moskwie z prośbą o opinię. Szybko nadeszła odpowiedź, że projektowanie i produkcja takiego samolotu nie jest celowa. Prace zostały natychmiast przerwane.

\*

W roku 1961 władze Republiki Indonezji zakupiły licencję uruchomionego na Okęciu samolotu PZL 104 „Wilga” oraz zamówiły zorganizowanie szkolenia dla swych specjalistów. W ekipie wykładowców szkoły w Bandungu znalazł się także Jerzy.

Dwa lata wcześniej docent Sołtyk wystąpił o skierowanie Jerzego na studia podyplomowe w Wielkiej Brytanii. Teraz właśnie zakończono formalności – Jerzy musiał po kilku miesiącach opuścić Bandung i udać się do Farnborough. Skutek był taki, że zamiast (jak wszyscy wykładowcy) zakupić z diet eleganckiego Forda czy Opla musiał zadowolić się Garbusem.

Trwałą pozostałością brytyjskich studiów pozostało zamiłowanie do dobrej Whiskey oraz markowych tytoni do fajki. Dyskretna elegancja ubioru oraz powściągliwość były już uprzednio jego cechą. Zdenerwowanie okazywał tylko w jednym przypadku – gdy wsiadał do Malucha (którego szybko zamienił na Charade).

\*

Jak wielu warszawskich i mieleckich specjalistów, Jerzy został zaangażowany w prace nad przedziwnym projektem odrzutowego samolotu rolniczego. W licznych wyjazdach spotykał się z poważnymi radzieckimi fachowcami, którzy podobnie jak on kręcili głowami nad tym pomysłem.

Po utworzeniu w Instytucie biura konstrukcyjnego pracującego nad utajnionym samolotem Wyrób 300 (I-22 „Iryda”) został szefem aerodynamiki i mechaniki lotu. Wszystkie komórki Instytutu włożyły wiele wysiłku w ten projekt.

Po przejściu na emeryturę rzucił fajkę, pozostały mu dwie pasje – śledzenie lotniczych nowości oraz pływanie w mazurskim jeziorze. Nigdy nie narzekał na zdrowie – odszedł nagle 26 września 2012. Pochowano go w rodzinnym grobie na Powązkach, kwatery 340. W kwietniu 2015 dołączyła tam z wojskowymi honorami żona – por. Danuta.

## Przykład aktywności nie uznającej tematów niemożliwych do wykonania

*Witolda Wiśniowskiego wspomina Wojciech Potkański*

Przełom lat 60. i 70. XX wieku. Jest po decyzjach władz partyjnych z 69 roku o likwidacji przemysłu lotniczego zmiany polityczne w 1970. Zapadają nowe decyzje. W Polsce będą projektowane i budowane samoloty, śmigłowce, silniki lotnicze, osprzęt i wszystko to, co jest atrybutem nowoczesnego przemysłu lotniczego. Pokolenie protestów studenckich '68 z „ciepłymi” dyplomami masowo ląduje w Mielcu, Świdniku, Instytucie Lotnictwa i innych miejscach rewitalizacji lotnictwa. Powstają nowe, ogromne jak na te czasy biura konstrukcyjne. W Mielcu rusza projekt samolotu rolniczego M-15 opartego na całkowicie nowej koncepcji technicznej i funkcjonalnej. W mieszanym polsko-rosyjskim zespole konstrukcyjnym ogromne doświadczenie inżynierów Antonowa wzmocnione jest praktycznym wykorzystaniem technik komputerowych wyniesionych z polskich uczelni. Silnym zapleczem badawczym jest w tym momencie Instytut Lotnictwa. Prowadzone są na dużą skalę obliczenia w zakresie obciążeń, wytrzymałości, drgań i flatteru. W bardzo krótkim czasie zbudowane są prototypy M-15. Projekt wchodzi w fazę badań. Zapada decyzja o badaniach rezonansowych, które będzie prowadzić ekipa CAGI. Zapada także inna, niezwykle ważna, decyzja o zakupie przez Instytut Lotnictwa nowoczesnej aparatury pomiarowej firmy ONERA do badania drgań konstrukcji. Na szefa tego projektu powołany jest Witek, absolwent MEiL z 1971 roku. Decyzja dyrekcji Instytutu była strzałem w dziesiątkę. Witek jest przykładem aktywności nie uznającej tematów niemożliwych do wykonania. W bardzo krótkim czasie opracowuje autorską koncepcję mobilnego laboratorium pomiarów rezonansowych. Wykorzystuje do tego produkowany w Mielcu wóz telewizyjny, który adaptuje do celów badawczych. Konstruuje modułowy system stojaków, zawiesi i oprzyrządowania pomocniczego. Nadzoruje wykonawstwo narzucając producentom rzadko spotykane dotychczas wymogi techniczne i terminowe. Organizuje zespół badawczy, z którym odbywa intensywne szkolenie w PRODERA, połączone z technicznym odbiorem aparatury pomiarowej i oprogramowania. Wybiera aparaturę „z górnej półki” zapewniając najwyższy poziom testów przez następne 30 lat. Kolejne lata to złoty okres w polskim lotnictwie. Powstaje kilkanaście nowych konstrukcji samolotów i śmigłowców. Wszystkie przechodzą przez „ręce” Witka. Mobilne Laboratorium krąży pomiędzy Warszawą, Świdnikiem i Mielcem. Zespoły obliczeniowe wykorzystują wyniki badań rezonansowych do oceny dynamicznych właściwości konstrukcji. Witek wspiera ideę bezpośredniego wykorzystania pomiarów rezonansowych do obliczeń flatteru. Mielecki zespół obliczeniowy, którym w tym czasie kierowałem, opracował wspólnie z zespołem prof. Mirona Nowaka z IPPT PAN oraz zespołem Witka oprogramowanie do szybkich analiz flatterowych na podstawie zmierzonych postaci rezonansowych. Oprogramowanie wykorzystywane jest do chwili obecnej, a rozwój metodyki znalazł odbicie w licznych opracowaniach naukowych. Apogeum badań rezonansowych

przypadło na koniec lat 70-tych i lata 80-te. Projektowane w tym czasie były śmigłowce W-3 Sokół, W-4 Puszczyc, samoloty rodziny Dromader, Iskierka, Iryda. Wdrażano licencje samolotów Seneca (Mewa) i AN-28 (Bryza, Skytruck). Każdy z tych obiektów przeszedł przez pomiary rezonansowe. Najwięcej wysiłku włożone było w badania samolotu I-22 Iryda. Witek wraz z zespołem Laboratorium praktycznie przeniósł się do Mielca. Wykonane zostały badania rezonansowe kilkudziesięciu konfiguracji Irydy, w tym unikalne w skali światowej pomiary ze zbiornikami samolotu wypełnionymi paliwem. Nierzadko pracowano na trzy zmiany. W czasie jednej z roboczych nocy, tuż po zakończeniu pomiarów, pilnujący nas strażnik wystrzelił przypadkowo w czasie zabawy pistoletem. Ucierpiało przestrelone skrzydło stojącego obok Irydy AN-28. W miarę zdobywania doświadczenia badawczego Witek coraz więcej uwagi zwracał na aspekty naukowe. Sprawnie identyfikował nietypowe zachowania konstrukcji w czasie pomiarów. Naszym wspólnym tematem były w tym czasie nieliniowości mechaniczne konstrukcji, istotnie wpływające na właściwości flatterowe samolotów. Witek umiejętnie wykorzystał obszerny materiał doświadczalny i obronił w 1980 roku pracę doktorską na temat „Identyfikacja własności dynamicznych układów mechanicznych metodą badań rezonansowych”. Kierowany przez Witka zespół Laboratorium osiągnął doskonałość merytoryczną. Momentem przełomowym było uznanie, kwestionowanych wcześniej, wyników badań rezonansowych AN-28 przez specjalistów z biura konstrukcyjnego Antonowa. Oparte na tych badaniach analizy flatterowe pozwoliły na obniżenie o połowę (o 25 kg) masy wyważającej skrzydło samolotu. Działania Witka i jego zespołu w latach 70-90 było sukcesem organizacyjnym i technicznym procentującym do chwili obecnej. Wysoko cenię sobie współpracę merytoryczną i relacje towarzyskie z Witkiem przez cały okres ponad 40-letniej znajomości.

---

### *Stanisława Wójcickiego wspomina Andrzej Kowalewicz*

Profesor Stanisław Wójcicki, jako Kierownik Zakładu Silników Bezsprężarkowych rozwijał nie tylko działalność statutową Instytutu Lotnictwa, jaką była technika raketowa i silniki przepływowe strumieniowe i pulsacyjne oraz komory spalania silników turbinowych, ale także organizował rozwój naukowy pracowników Zakładu, inspirując wiele prac z zakresu spalania i przepływów w silnikach (stosowanych w lotnictwie).

Po tym jak Instytut przestał się zajmować tematami lotniczymi zainicjował badania w zakresie projektu badawczego „spalania, przepływów i wymiany ciepła” w silnikach wysokoprężnych w których uczestniczyło 9 wyższych uczelni w Polsce. Przyniosły one ogromny postęp w zakresie doskonalenia i rozwoju silników licencyjnych i produkcji krajowej w zakresie obniżenia zużycia paliwa i toksyczności spalin, a także rozwoju kadr naukowych w Polsce.

Rozwój młodej kadry Instytutu w zakresie spalania i przepływów rozpoczął się w Zakładzie Silników Bezsprężarkowych na przełomie lat 50. i 60. XX wieku na seminariach zakładowych. W seminariach tych uczestniczyli i wygłaszali referaty nt. swojej pracy pracownicy Zakładu Silników Bezsprężarkowych, np. ja wygłosiłem referat nt. zapłonu iskrowego kropeł rozpylonych w powietrzu i statystycznego opracowania widma rozpylenia kropeł przez wtryskiwacz, Jerzy Chomiak nt. teorii podobieństwa w termodynamice i rozpadu kropeł paliwa. Potem spotykaliśmy się na seminariach w Instytucie Techniki Ciepłej Politechniki Warszawskiej, które urządzał Pan prof. Stanisław Wójcicki co miesiąc we czwartki. Wielu z nas obroniło później doktoraty, ja i Jerzy Chomiak (1963), Jan Kowalski (1970), Antoni Jankowski (1971), Ryszard Łapucha (1972), Andrzej Wierzba (1973), Lech Kozłowski (1975), Ida Wierzba (1976). W ww. seminariach uczestniczyli także Mieczysław Zembruski z Politechniki Wrocławskiej, Jacek Żelkowski z Instytutu Energetyki i oczywiście członkowie zakładu Pana prof. Wójcickiego. Wielu pracowników Instytutu Lotnictwa, uczestniczących w ww. seminariach habilitowało się i uzyskało tytuły profesorskie: ja (hab.1970, prof.1985), Jerzy Chomiak (hab.1984, prof w Szwecji), Józef Jarośniński (hab.1970, prof.1996), Antoni Jankowski (hab.2010, prof.2013), Ida Wierzba została profesorem w Kanadzie. M. Zębruski i J. Żelkowski habilitowali się w innych uczelniach i zostali profesorami.

Prof. Stanisław Wójcicki był wybitnym uczonym polskim w zakresie spalania w silnikach lotniczych, opublikował kilka oryginalnych książek i artykułów w wydawnictwach PAN. Wyjechał z Polski w 1981r. i objął stanowisko profesora w Washington State University, Pullman (USA). Zmarł w 2009 roku.

---

## **Czym ten Melex różnił się od Batmobila?**

*Wspomnienie o Pawle Zdrojewskim*

90 lat funkcjonowania Instytutu Lotnictwa to tysiące projektów, badań i doświadczeń. Ale przede wszystkim to praca ludzi, bez których Instytut w zasadzie nie mógłby istnieć. To ludzie tworzą idee oraz starają się je urzeczywistniać, to ludzie, wykonując swoją pracę, są w stanie zamieniać pomysły w namacalne efekty. Jednym z pracowników Instytutu Lotnictwa, bez którego w moim przekonaniu Instytut Lotnictwa nie miałby prawa istnieć, jest Paweł Zdrojewski, zwany w dalszej części tego krótkiego opowiadania Panem Pawłem.

Pana Pawła poznałem w pierwszym dniu mojej pracy w Instytucie. Był rok 2010. Gospodarz hali H, właściwie to pełnoprawny właściciel (przez zasiedzenie). I jak to gospodarz, tylko on wiedział co hala H kryje. Jak dziwnie by to nie zabrzmiało, to każda potrzeba w postaci poszukiwanego narzędzia, kątownika, czy innej tulejki zawsze była zaspakajana właśnie przez Pana Pawła. I nie ma, że „nie ma”, zawsze się znalazło, a właściwie Pan Paweł wiedział, gdzie to znaleźć. Wydaje się, że porównanie Pana Pawła do Luciusa Foxa, w którego rolę wcielił się Morgan Freeman w najnowszych odsłonach Batmana jest co najmniej zasadne. Nie dość, że Pan Paweł rzeczy niemożliwe wykonywał od ręki, a cuda w przeciągu trzech dni, rezydował w Hali H pełnej sekretów, to jeszcze posiadał własny super pojazd do zadań specjalnych – Melexa. Czym ten Melex różnił się od Batmobila? Ano tym, że Batmobil nigdy nie przewoził łopat śmigłowca, a Pan Paweł często je transportował na trasie hala H – Rotunda.

Jaką osobą jest Pan Paweł? Podobnie jak Lucius Fox jest postacią w 100% pozytywną. Każdy odbiera człowieka indywidualnie i ciężko pisać w tym miejscu o obiektywnej opinii, ale Pana Pawła po prostu nie da się nie lubić. Jest osobą zawsze pogodną, uśmiechniętą, lubiącą żartować. Człowiek budujący pozytywną atmosferę. Takich ludzi ceni się podwójnie, chce się z nimi współpracować. Odnośnie budowania atmosfery to mogę tylko napisać, że może tańców nigdy na hali H nie było, ale próby chóru się zdarzały...

Na koniec jedna uwaga. Powyższy tekst został spisany z okazji zbliżającego się 90-lecia Instytutu Lotnictwa i tak się zastanawiam, jak właściwie Instytut funkcjonował przez pierwsze dziesięciolecia kiedy Pana Pawła w Instytucie jeszcze nie było?

## O zdolności koncentracji umysłu i pracowitości

*Docenta Kwiryna Zuchowicza wspomina Tadeusz Kurcyk*

Docent mgr inż. Kwiryn Zuchowicz był wykładowcą na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej. Słuchałem jego wykładów z elektrotechniki w latach pięćdziesiątych XX wieku. Wydawało mi się, że ma duże oczy i wszystko widzi, nigdy się nie uśmiechał i był podejrzliwy albo nieufny. Wyróżniał się wysoką etyką moralną i był głęboko wierzącym. Krążyła anegdota o studencie, który w czasie przerwy zwierzył się koledze, że oberwał „lufę” z elektrotechniki. Kolega pocieszając go skomentował to tym, że Kwiryn nie ma Boga w sercu. Wypowiedź ta dotarła również do uszu stojącego w pobliżu docenta, który zażądał natychmiast indeksu, skreślając stopień niedostateczny i wpisując stopień „państwowy” czyli dostatecznie ze słownym komentarzem: – Ja nie mam Boga w sercu? To niemożliwe.

Po trzydziestu latach poprosiłem pana docenta o wygłoszenie odczytu na temat własnych osiągnięć dla techniki lotniczej. Przy tej okazji K. Zuchowicz zwierzył mi się, że w latach 1946 – 1956 w Instytucie Lotnictwa panowała mania tajności. Strażnicy z bronią pilnowali nie tylko wchodzących do Instytutu i wychodzących, ale nawet przy niektórych pracowniach był wartownik, a pracownicy byli inwigilowani. Pewnego razu spotkał na przystanku znajomą Angielkę, żonę polskiego pilota, która zamieniła z nim kilka zdań. Na drugi dzień przed bramą Instytutu Lotnictwa czekali na niego przy wyjściu z pracy dwaj funkcjonariusze z Urzędu Bezpieczeństwa i zaaresztowali go za szpiegostwo. Z tego powodu był przesłuchiwany i spędził wiele dni w więzieniu. Zwolniono go bez komentarzy. Podejrzewał, że pomógł mu w tym dyrektor Instytutu Lotnictwa prof. Władysław Fiszdon, który wówczas cieszył się wielkim autorytetem w środowisku.

Poniżej przedstawiam oryginalny tekst docenta Kwiryna Zuchowicza wpisany do kroniki:

*Jestem bardzo zobowiązany panu mgr inż. Tadeuszowi Kurcykowi przedstawicielowi Koła SIMP przy Instytucie Lotnictwa, za umożliwienie mi wygłoszenia w Instytucie Lotnictwa odczytu na temat mej pracy w lotnictwie.*

*Na podstawie mej długoletniej pracy podam kilka sentencji, które dla wielu, być może będą dziwne. Zostały one uzyskane na podstawie wyników pracy, którą w skrócie opowiedziałem w Instytucie Lotnictwa w dniu 27.09.1988 r., zarejestrowanej na taśmie magnetofonowej (wymieniłem tam między innymi: 7*



nietypowych prac pomyślnie rozwiązanych, które stwarzały użytkownikom dużo kłopotu, z czego trzy wyroby prototypowe pilnie potrzebne lotnictwu).

1.

*Nie ma problemu trudnego, gdy się wie jak rozwiązać.*

*2. Dla rozwiązania problemu trzeba mieć zdolność skoncentrowania myśli nad danym zagadnieniem i pracowitość.*

*3. Zdolność do koncentracji myśli nad danym problemem i pracowitość mają prawdopodobnie ludzie:*

*3a. Nabytą drogą dziedziczenia (może około 5 % ludności). Około 95 % ludności przeciętnych, nabywa zdolność koncentracji myśli i pracowitość prawdopodobnie na skutek:*

*3b. Odpowiedniego wychowania (Japonia).*

*3b1. Dużych wynagrodzeń (USA).*

*3b2. Warunków pracy.*

*Ja, jako jeden z przeciętnych, mogę się zaliczyć do 3b2.*

W czasie, gdy ukończyłem Politechnikę Warszawską, znalezienie posady było bardzo trudne. Gdy się znalazło, to początkowe wynagrodzenie było bardzo niskie, a mogło wzrastać, gdy wydajność pracy wzrastała. A więc dla ludzi nie mających protekcji wzrost wynagrodzenia następował po zwiększeniu wydajności pracy, a to można było osiągnąć przez zwiększenie koncentracji umysłu podczas rozwiązywania problemu i poświęcenia (red.) sporo czasu osobistego.

Nieco większą od przeciętnej zdolności koncentracji umysłu i pracowitości nabyłem podczas pracy przed wojną, w czasie wojny w angielskim Instytucie Lotnictwa RAE w Farnborough, a po wojnie w Instytucie Lotnictwa oraz Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych (red.), Instytut Lotnictwa, 27.09.1988 r. (-) Kwiryn Zuchowicz

---

Krótkie biografie:

Inż. pil. dośw. **Andrzej Abłamowicz** (1929-1985). Był pilotem od wczesnych lat powojennych. W 1948-1949 pracował jako instruktor pilotażu w Krośnie. Jeszcze w czasie studiów został zatrudniony w Instytucie Lotnictwa. Początkowo prowadził badania homologacyjne łącznie z Wiktorem Pełką (wspólnie wykonali pierwszy lot na samolocie Junak-3). Szybko zyskał opinię, że jest nie tylko praktycznie ale również teoretycznie przygotowany do obiektywnych ocen badanych samolotów, do których konstruktorzy mają zaufanie. Prowadził badania samolotów Junak-3, oblatwał samolot TS-8 Bies i prowadził jego badania. Na samolocie tym ustanowił dwa rekordy międzynarodowe. Wraz z Aleksandrem Wąsowiczem oblatwał MD-12. W 1955 r. ukończył szkolenie na samolotach odrzutowych. 5 lutego 1960 r. wykonał pierwszy lot na samolocie TS-11 Iskra. Brał udział w badaniach tego samolotu, w tym również flatterowych – i w badaniach silników na latającej hamowni. Oblatwał razem z Ludwikiem Natkańcem doświadczalny samolot Lala-1. Na Lotniczych Salonach w Paryżu demonstrował samoloty TS-8 i M-15. W 1960 objął stanowisko kierownika Zakładu Badań w Locie, co nie było łatwe ze względu na równoległe zadania pilota doświadczalnego. Należy przypomnieć, że Andrzej Abłamowicz był pierwszym operatorem opracowanego w Instytucie sterowanego pocisku przeciwpancernego. Andrzej Abłamowicz wykonał przeszło 13 000 lotów w czasie 8 103 godzin, łącznie na 152 typach samolotów. Choroba serca przerwała jego pracę jako pilota doświadczalnego i spowodowała wcześniejsze przejście na emeryturę. Pracował społecznie w Aeroklubie i Sekcji Lotniczej SIMP. Napisał kilka podręczników dla pilotów. Zamierzał spisać swoje lotnicze przeżycia, ale choroba serca i zgon przekreśliły te plany.

---

Dr inż. **Alfred Baron** (ur. 1932 – 2017), specjalista budowy samolotów. Ukończył w 1957 Moskiewski Instytut Lotniczy otrzymując dyplom mgr inż. W 1957 przystąpił do pracy w OBR WSK-Mielec, piastując różne stanowiska, w tym kierownika działu konstrukcyjnego. Brał udział w modyfikacji samolotu MiG-17 (Lim-5M, Lim-6), w projektowaniu niezrealizowanego samolotu M-12, dobierał parametry nie zrealizowanego samolotu M-7. Był organizatorem i kierownikiem Działu Prób Silników Wysokoprężnych i Aparatury Paliwowej. W 1972-1979 był dyrektorem Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Pojazdów Szynowych. Prowadził prace nad aerodynamiką pojazdów szynowych. Tego tematu dotyczyła jego praca doktorska obroniona w 1977. W 1979 podjął pracę w Instytucie Lotnictwa, jako zastępca dyrektora ds. konstrukcyjnych i głównego konstruktora samolotu I-22 Iryda. Od 1993 – główny konstruktor kompozytowego samolotu I-23 Manager, który w 2002 uzyskał certyfikat na zgodność z przepisami FAR 23. Od 2003 zajął się problematyką transportu lotniczego małymi samolotami, w tym zgłoszonym do Komisji Europejskiej projektem European Personal Air Transportation System (EPATS) – Europejski

System Transportu Samolotami Osobowymi. Za udział w opracowaniu samolotu I-22 Iryda odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski w 1986 roku.

---

Mgr inż. **Kazimierz Białek** (ur. 1945), Politechnikę Warszawską ukończył w 1971 i pracował w latach 1972-82 w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym w WSK-Mielec. Prowadził obliczenia wytrzymałości i obciążeń kadłuba samolotu M-18 Dromader, był konstruktorem prowadzącym wdrażanie do produkcji usterzenia poziomego i pionowego oraz mechanizacji skrzydeł radzieckiego aerobusu Ił-86 oraz zastępcą głównego konstruktora samolotu I-22 Iryda ds. konstrukcji, w WSK-Mielec (od 1979). Od 1982 zatrudniony w Instytucie Lotnictwa na stanowisku zastępcy głównego konstruktora samolotu I-22 Iryda ds. wytrzymałości. W połowie lat osiemdziesiątych zaprojektował: kabinę wirówki dla Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej, kabinę i ramię wirówki dla kanadyjskiego Instytutu DCIEM z programem symulacji. Przez redakcję „Skrzydła Polska” w 2000 został wyróżniony odznaką i dyplomem „Błękitne Skrzydła” – za swoje osiągnięcia konstrukcyjne. Aktualnie pełni obowiązki głównego konstruktora śmigłowca IS-2.

---

Prof. dr inż. **Zbigniew Brzoska** (1916-1987). Wybitny specjalista w dziedzinie wytrzymałości materiałów i konstrukcji lotniczych. W 1942 uzyskał na tajnej Politechnice Warszawskiej dyplom inżyniera mechanika. W latach 1941–1944 brał udział w pracach konspiracyjnego Instytutu Technicznego Lotnictwa (kryptonim „Dural”) 1945-1946 brał udział wraz z inż. Kazimierzem Szałwińskim w organizacji Instytutu Technicznego Lotnictwa i był w istocie jego pierwszym dyrektorem, a następnie zastępcą dyrektora. W 1946-1955 był kierownikiem Działu Wytrzymałościowo-Konstrukcyjnego, a także jednym z inicjatorów budowy śmigłowca SP-GIL – wykonał jego obliczenia wytrzymałościowe. Sprawdzał obliczenia wytrzymałościowe budowanych w Polsce samolotów. Pracę doktorską obronił w 1946. Równoległe z pracą w Instytucie, prowadził działalność dydaktyczną w Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda, a po połączeniu jej z Politechniką Warszawską, na Politechnice, gdzie w 1954 został profesorem nadzwyczajnym, a w 1962 profesorem zwyczajnym. W szkolnictwie wyższym pełnił wiele odpowiedzialnych funkcji. Promotor prac doktorskich. Nie przerwał kontaktu z Instytutem Lotnictwa. W 1969–1985 był konsultantem w Instytucie, a w 1964–1987 członkiem Rady Naukowej Instytutu. W Radzie troszczył się o rozwój naukowy kadry Instytutu. Jego zasadniczym dorobkiem było wprowadzenie do polskiego przemysłu lotniczego nowoczesnych metod obliczeń wytrzymałości konstrukcji cienkościennych oraz kratownicowych. Był konsultantem rozwiązań konstrukcyjno-wytrzymałościowych wielu polskich samolotów, śmigłowców i szybowców. Metody obliczeń wytrzymałościowych opracowane dla lotnictwa przenosił do innych gałęzi przemysłu. Był autorem prac naukowych i podręczników akademickich. Cechowała go rozległa wiedza nie tylko techniczna, ale i humanistyczna. Miał znakomitą pamięć, niezwykle talent dydaktyczny, był życzliwym wychowawcą troszczącym się o rozwój młodej kadry technicznej.

---

Dr hab. inż. **Jerzy Chomiak** – specjalizuje się w badaniach procesów spalania turbulentnego w tym w komorach spalania silników spalinowych jak również w pomiarach gazodynamicznych. Jego dorobek naukowy składa się z wielu publikacji krajowych i międzynarodowych oraz monografii z zakresu teorii spalania. Zatrudniony w Instytucie Lotnictwa od 1958. Obecnie pracuje w Chalmers University of Technology, Department Thermo and Fluid Dynamics, w Göteborgu w Szwecji.

---

Doc. mgr inż. **Tadeusz Chyliński** (1911-1978) W 1931 r. po zdaniu matury rozpoczął studia na Politechnice Warszawskiej. Po uzyskaniu podyplomu rozpoczął w 1937 pracę w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych (RWD) na Okęciu (dyplom magistra inżyniera otrzymał w 1961). Pracował przy opracowaniu konstrukcji samolotów RWD-19, RWD-23 i RWD-25. W 1936-37 ukończył Szkołę Podchorążych Artylerii i we wrześniu 1939 bronił twierdzy w Modlinie (5 i 8 PAL). Od 1942 – w organizacji dywersyjnej Armii Krajowej „Wachlarz”. W zimie 1945-46 opracował na konkurs Ministerstwa Komunikacji projekt jednomiejscowego motoszybowca Pegaz, który zdobył I miejsce. Prototyp zbudowany został w warsztatach ZHP i Okręgowych Warsztatach Lotniczych na Gocławiu. Pierwsze loty na nim wykonali w Instytucie Lotnictwa B. Żurkowski i J. Szymankiewicz. Tadeusz Chyliński rozpoczął pracę w Instytucie na początku 1948 roku (wówczas jeszcze ITL), jako konstruktor w Dziale Wytrzymałościowo-Konstrukcyjnym, gdzie zaprojektował kadłub i podwozie śmigłowca SP-GIL. Od 1951 był kierownikiem Zakładu Wytrzymałości Instytutu i pod jego kierownictwem wykonano wiele prób statycznych samolotów

licencyjnych i rodzimych. Od 1964 – kierownik Zakładu Konstrukcji Specjalnych, a następnie samodzielnej grupy problemowej. Autor bądź współautor projektów celów swobodnie latających (TC-1, TC-2), holowanych, doświadczalnych (Spec), autor projektu przeróbki samolotu Piper L-4 na sanitarny (wykonano 14 egzemplarzy), niezrealizowanych projektów samolotów – unowocześnienia An-2, transportowego Borsuka, szybowca Kawka. Na emeryturę przeszedł w 1976.

---

Prof. dr hab. inż. **Roman Domański**, ur. w 1943, absolwent wydziału MEiL Politechniki Warszawskiej (1967), doktorat 1976, habilitacja 1988. W 1989-1992 docent, a od 1993 profesor na Politechnice Warszawskiej. Tytuł profesora uzyskał w 1995, a w 2001 stanowisko profesora zwyczajnego w Instytucie Techniki Ciepłej Politechniki Warszawskiej. Z Instytutem Lotnictwa związany jest od 1992. Kierownik Zakładu Termodynamiki Instytutu Techniki Ciepłej PW od 1991 do chwili obecnej, zastępca dyrektora ITC ds. nauki (1991–1992), dyrektor Departamentu Nauki Studiów i Analiz MEN (1995–1996). Działalność naukowa w obszarze uderzeń promieniowania laserowego na powierzchnię ciał nieprzezroczystych, chłodzenia łopatek i wysokocięplnie obciążonych elementów silników, TBC, akumulacji energii, przemian fazowych, przepływów wielofazowych, pomiarów właściwości cieplnych. Współpraca zagraniczna z Japonią i w ramach Międzynarodowej Agencji E. Członek European Council of Thermal Energy Storage, członek Komitetu Wykonawczego Programu Energy Conservation through Energy Storage IEA. W 1999-2003 wiceprzewodniczący Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa, od 2003 przewodniczący. Członek Zarządu Polskiego Towarzystwa Energetyki Słonecznej, członek Rady Naukowej Instytutu Energii Atomowej, od 2000 członek Rektorskiej Komisji ds. Nauki. Laureat wielu nagród i wyróżnień. Autor i współautor ponad 160 publikacji, 5 monografii, 8 skryptów.

---

Prof. dr hab. inż. **Zbigniew Dzygadlo** – były pracownik naukowo-dydaktyczny Wojskowej Akademii Technicznej i Instytutu Lotnictwa. Absolwent Fakultetu Wojsk Lotniczych WAT (1953), dr nauk techn. (1962), dr hab. nauk techn. (1968), profesor nadzwyczajny (1975), profesor zwyczajny (1980), płk w st. spocz. (1994). W 1974–1985 szef Instytutu Techniki Lotniczej WAT, w 1985–1986 dyrektor Instytutu Lotnictwa. Wieloletni członek Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa. Zajmował się zagadnieniami mechaniki płynów, mechaniki lotu i teorii drgań oraz dynamiki konstrukcji lotniczych. Współautor 5 książek oraz autor lub współautor ponad 200 publikacji naukowych. Zmarł w 2005.

---

Mgr inż. **Julian Fałęcki** (ur. 1932-2014). Politechnikę Warszawską ukończył w 1956, uzyskując dyplom magistra inżyniera w specjalności budowa silników lotniczych. 1 kwietnia 1956 rozpoczął pracę w Instytucie Lotnictwa w Zakładzie Silników Lotniczych. W 1961 został adiunktem a w 1978 uzyskał specjalizację zawodową I stopnia w zakresie konstrukcji silników lotniczych. Od lipca 1964 kierował zespołami konstrukcyjnymi dopracowania i rozwoju silnika SO-1. Pod jego kierunkiem opracowano w Instytucie Lotnictwa silnik K-15, a w grudniu 1979 został mianowany głównym konstruktorem tego silnika. Od 1989 był głównym konstruktorem silników turbinowych w Instytucie Lotnictwa aż do przejścia na emeryturę. W tym okresie pod jego kierunkiem zakończono opracowanie silnika K-15, opracowano jego rozwojową wersję K-16 oraz dwuprzepływowy silnik D-18 oraz prowadzono projekt badawczy KBN dotyczący wektorowania ciągu. Był członkiem Rady Naukowej Instytutu w kilku kadencjach, autorem kilkudziesięciu artykułów, opinii, sprawozdań, programów dotyczących silników turbinowych, silników tłokowych i maszyn o krążących tłokach. Był autorem 9 patentów.

---

Prof. dr inż. **Władysław Fiszdron** (1912–2004). Ukończył wyższe studia techniczne we Francji i w 1935 uzyskał dyplom Ing. Civil de l'Aeronautique. W 1936–1939 pracował w Lubelskiej Wytwórni Samolotów przy modyfikacji samolotu LWS-30 Żubr oraz przy opracowaniu i produkcji samolotu LWS-3 Mewa. We wrześniu 1939 ewakuowany został do Francji gdzie pracował przy obliczeniach flatteru myśliwca Dewoitine 520. Od czerwca 1940 przebywał w W. Brytanii, gdzie był początkowo instruktorem wojskowych mechaników lotniczych, a od grudnia 1941 do lutego 1946 pracował w Royal Aircraft Establishment w Farnborough (od 1943 jako kierownik sekcji drgań działu mechanicznego), gdzie prowadził obliczenia i rozwiązywał rozmaite problemy dotyczące drgań samolotów, m.in. samolotów myśliwskich Typhoon i Tempest. Po powrocie do kraju był od 1 maja 1946 dyrektorem Instytutu Technicznego Lotnictwa, a od 1 grudnia 1948 do lipca 1961 zastępcą dyrektora ds. naukowych Głównego Instytutu Lotnictwa i Instytutu Lotnictwa, z przerwą od maja 1957 do listopada 1960, podczas której prowadził wykłady za granicą. Był autorem programu rozbudowy Instytutu Lotnictwa w latach



pięćdziesiątych, zrealizowanego w znacznej części dzięki niemu. W 1961-1973, przewodniczący Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa, 1974-1978 konsultant naukowy Instytutu. Od marca 1947 zastępca profesora mechaniki lotu Politechniki Warszawskiej, od kwietnia 1962 profesor zwyczajny. Prowadził katedrę i wykłady do marca 1970. Od 1962 kierownik Zakładu Mechaniki Cieczy i Gazów Instytutu Podstawowych Problemów Techniki PAN, od kwietnia 1970 profesor na Uniwersytecie Warszawskim i dyrektor Instytutu Mechaniki, Wydziału Matematyki, Informatyki i Mechaniki UW. Prowadził wykłady na wyższych uczelniach w St. Zjednoczonych i w Niemczech. Autor podręczników Mechanika lotu i Wstęp do Aerospężystości. Organizator międzynarodowych konferencji i sympozjów naukowych z mechaniki cieczy i gazów. Wychowawca kilku pokoleń inżynierów i naukowców lotniczych, troszczący się o ich późniejsze kariery zawodowe.

Dr inż. **Włodzimierz Gnarowski** (ur. 1950), specjalista budowy samolotów. Pochodzi z Poznania. W 1969-1975 studiował na Wydziale Mechanicznym Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej, gdzie uzyskał dyplom specjalności Samoloty i Śmigłowce. Podczas studiów wykonywał prace dla biura konstrukcyjnego mgr inż. A. Frydrychewicza w PZL-Okęcie w Warszawie. We wrześniu 1975 rozpoczął pracę w dziale obliczeń biura konstrukcyjnego PZL-Okęcie u mgr inż. A. Kardymowicza, a od listopada 1975 rozpoczął pracę w Instytucie Lotnictwa w Warszawie w zespole dr inż. Orłowskiego przy projekcie samolotu Iskra 2, nazwanym później I-22 Iryda. W latach 1979-1987 był zastępcą głównego konstruktora ds. struktury i kompozycji samolotu I-22 Iryda. W 1987 został głównym konstruktorem samolotu I-22 Iryda. Kierował pracami nad wersją podstawową I-22 i uzyskaniem certyfikatu w 1992. Następnie kierował programami modernizacyjnymi Irydy: wersji I-22 M93 z silnikami K-15 o udźwigu podwieszonych 1800 kg, zakończonego w 1995 certyfikacją Państwowej Komisji Badań Kwalifikacyjnych. W 1995-1997 kierował modernizacją Irydy w wersji I-22 M96 STOL. W 2000-2002 opracował projekt koncepcyjny wysoko manewrowego samolotu szturmowego Kobra 2000. Od 1997 jest głównym konstruktorem w Zespole ds. Samolotów Specjalnych w Instytucie Lotnictwa. Kierował opracowaniem wersji I-22 M92 z silnikami K-16, projektu modernizacji samolotu TS-11 Iskra do zabudowy silnika K-15, weryfikacją obciążeń TS-11 do prób trwałościowych, współpracował przy opracowaniu wersji pływakowej samolotu Wilga 2000H, opracował projekt koncepcyjny wysokomanewrowego samolotu szkolnego SWM, pracował nad redukcją oporów aerodynamicznych części nadwodnych statków do przewozu kontenerów oraz prace związane z redukcją oporów hydrodynamicznych jednostek pływających. Był realizatorem grantu europejskiego HELIX dotyczącego Systemów Dużej Nośności w ramach V Programu Unii Europejskiej, zdobywając dla Instytutu Lotnictwa pozycję lidera spośród 13. europejskich ośrodków badawczych uczestniczących w programie, takich jak: Airbus-UK, QuinetiQ-UK, Alenia, IOA, INTA, KTH i innych. Projekt mechanizacji skrzydła okazał się najlepszy spośród 21 koncepcji zgłoszonych w konkursie. Rozwiązanie zyskało potwierdzenie wynikami badań w tunelach aerodynamicznych w Bristolu i QuinetiQ – UK. Jest ono przedmiotem międzynarodowego patentu. W 1990-2003 był członkiem Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa. Od 1991 jest członkiem Krajowej Rady Lotnictwa. Odznaczony Krzyżem Kawalerskim Polonia Restituta (1992).>/p>

Prof. dr hab. inż. **Zdobysław Goraj** – Kierownik Zakładu Samolotów i Śmigłowców na Politechnice Warszawskiej, a także od 1992 roku na stanowisku profesora Instytutu Lotnictwa. Autor ponad 100 prac naukowych, w większości za granicą (Aircraft Design, Journal of Aerospace Engineering, Aircraft Engineering of Aerospace Technology). Tematyka prac: dynamika i aerodynamika, duże kąty natarcia, procesy przejściowe, manewry, zrzuty, samoloty bezzałogowe. Koordynator w 5 projektach V i VI Programu UE. Wypromował 7 doktorów. Wykłady zagranicą (AeroTech. Inst. Saint Cyr, Francja; Kings. Univ., GB; Kiusiu Univ., Japonia; ODU, USA; Boeing, St. Louis, USA; Shin Meiva, Kobe, Japonia; IAI, Tel Aviv, Izrael). Szerokie kontakty międzynarodowe (Anglia, Francja, USA, Japonia, Rosja). Członek Rad Redakcyjnych w 5 czasopismach lotniczych (w tym 2 z listy filadelfijskiej). Otrzymał wiele prestiżowych zagranicznych nagród i medali, doktor honoris causa MAI w Moskwie.

Prof. dr hab. inż. **Zdzisław Gosiewski** od 1993 jest profesorem w Instytucie Lotnictwa. Ukończył Politechnikę Gdańską (1974), doktoryzował się w Instytucie Podstawowych Problemów Techniki PAN (1981), a habilitował na Politechnice Warszawskiej – Wydział Samochodów i Maszyn Roboczych (1990). Tytuł profesora nauk technicznych uzyskał w 1999. Specjalizuje się w mechatronice, a szczególnie zajmuje się sterowaniem ruchem i drganiami, identyfikacją i diagnostyką maszyn wirnikowych. Od kilku lat zajmuje się również kompleksowo nawigacją inercjalną (giroskopy, przyspieszeniomierze, algorytmy), wprowadzając do niej idee mechatroniki.



---

Mgr inż. **Jerzy Grzegorzewski** (ur. 1931). Dyplom magistra inżyniera uzyskał w 1956 r. na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej, w specjalności silniki lotnicze i w tym roku rozpoczął pracę w Instytucie Lotnictwa. W ciągu 44 lat pracy pełnił obowiązki kierownika laboratorium komór spalania, kierownika Branżowego Ośrodka Informacji Technicznej i Ekonomicznej (dwukrotnie), głównego specjalisty ds. współpracy naukowo-technicznej, zastępcy dyrektora Instytutu ds. koordynacji. Od 1962 r. był adiunktem. W latach 1964-1976 był przewodniczącym Kolegium Redakcyjnego dwumiesięcznika Biuletyn Informacyjny Instytutu Lotnictwa. W 1976 r. ukończył Studium Podyplomowe Organizacji i Koordynacji Prac Naukowo-Badawczych na PW. W latach 1976-1978 był zastępcą kierownika problemu węzłowego 05.06 (silniki wysokoprężne), od 1976-1979 był członkiem zespołu koordynacyjnego problemu węzłowego 12.05 (lotnictwo). Przez 20 lat był przewodniczącym Komisji Normalizacyjnej przy Instytucie Lotnictwa. Odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi. Od 2000 r. na emeryturze. W swoim dorobku ma ponad 500 artykułów popularnonaukowych i naukowych oraz szereg książek i zeszytów tematycznych „Typy Broni i Uzbrojenia”.

---

Doc. mgr inż. **Jerzy Haraźny** (1920-1986). Maturę zdał w 1938. Uczestniczył w kampanii wrześniowej i Powstaniu Warszawskim. Ukończył studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Łódzkiej w 1947. Po powrocie do Warszawy podjął pracę w Dziale Wytrzymałościowo-Konstrukcyjnym ITL, później Zakładzie Wytrzymałości Instytutu Lotnictwa. W 1955 został kierownikiem pracowni statyki, w której przeprowadzono w latach 1952-1955 serię badań statycznych samolotów myśliwskich Lim-1, Lim-2 i Lim-5. W 1958 roku mianowano go kierownikiem pracowni w Zakładzie Konstrukcji Specjalnych, a po dwóch latach kierownikiem tego Zakładu. Początkowo kierował opracowaniem i badaniami naddźwiękowego celu, a po przerwaniu tej pracy – konstrukcją, produkcją i badaniami rakiet meteorologicznych (do 1974). W następnych latach zajmował się aparaturą rolniczą, a w końcu lat siedemdziesiątych włączył się w opracowanie systemu ratunkowego samolotu I-22.

---

Prof. **Franciszek Janik** (1900-1975) przed drugą wojną światową kierownik Działu Płatowców IBTL, a później kierownik odbioru w Lubelskiej Wytwórni Samolotów (LWS) i kierownik biura obliczeń w Wytwórni Płatowców Nr 1 PZL. Był twórcą polskich przepisów budowy samolotów i jako pierwszy na świecie wprowadził do nich krzywą wyrwania. Był znanym pilotem sportowym samolotowym i balonowym, zdobywcą pierwszego miejsca w ostatnich przed wojną zawodach o Puchar Gordon-Bennetta. Podczas wojny pracował we Francji, a następnie w Turcji w firmie THK, gdzie był szefem kontroli technicznej. Po zakończeniu pracy w Zakładzie Aerodynamiki, przez wiele lat pełnił funkcję konsultanta w Zakładzie Wytrzymałości Instytutu Lotnictwa. Wykładał na Politechnice Warszawskiej. Tytuł profesora otrzymał w 1957. Był człowiekiem skromnym, życzliwym, uśmiechniętym. Budził szacunek swoim ogromnym dorobkiem inżynierskim, sportowym a także społecznym.

---

Prof. dr inż. **Antoni Jankowski** (ur. 1939), specjalista w dziedzinie silników spalinowych i transportu, ma specjalizację zawodową w dziedzinie konstrukcji silników tłokowych. Politechnikę Warszawską – Wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa ukończył w 1963. Pracę w Instytucie Lotnictwa rozpoczął w 1963. W 1971 uzyskał stopień doktora nauk technicznych na Politechnice Warszawskiej, w 1972 został samodzielnym pracownikiem naukowo-badawczym, a w 1973 został docentem. Pracował w dziedzinie techniki raketowej i silników turbinowych. Od wielu lat zajmuje się silnikami tłokowymi, szczególnie w zakresie procesów spalania, ekologii oraz badawczych metod laserowych. Kierował Zakładem Silników Tłokowych. Obecnie jest kierownikiem Samodzielnej Pracowni Badań Silników Tłokowych. Ma w dorobku ponad 150 publikacji naukowych, 17 opatentowanych wdrożonych wynalazków 200 wdrożonych raportów, w tym 18 w firmie Boeing, ocenionych przez nią jako wykonane na najwyższym poziomie profesjonalnym, 150 referatów, w tym na Światowych Kongresach Międzynarodowej Rady Silników Spalinowych (CIMAC), Światowych Kongresach Międzynarodowej Federacji Inżynierów Samochodowych (FISITA), Europejskiej Federacji Inżynierów Samochodowych (EAEC). Jest organizatorem 32 konferencji KONES, po 2005 – European KONES Congresses. Jest także delegatem Polski do tych organizacji. Organizował Kongres CIMAC w Polsce. Jest członkiem komitetów naukowych konferencji w kraju i zagranicą, jak również prowadzącym sesje, w tym na Kongresach FISITA, EAEC, CIMAC, członkiem rad programowych czasopism krajowych i zagranicznych. Był zapraszany do uniwersytetów jako „visiting professor” (Berkeley, Madison Tokio, Seul, Londyn, Sparta i in). Jest promotorem trzech prac doktorskich, recenzentem prac doktorskich w kraju oraz doktorskich i habilitacyjnych za granicą. Jest redaktorem naczelnym trzech (6 pkt) czasopism naukowych oraz 30 monografii. Jest członkiem i założycielem

licznych towarzystw naukowych, w tym SAE, Polish SAE (wiceprzewodniczący), European KONES (prezydent), Towarzystwa Motoryzacji, Polskiego Instytutu Spalania (sekretarz), SIMP (przewodniczący koła i sekretarz sekcji). Był członkiem Sekcji Napędów Zespołu Transportu KBN, członkiem rad naukowych 4 instytutów.

---

Prof. dr hab. inż. **Józef Jarosiński** (1931-2009). Pracę zawodową rozpoczął w 1956 w Instytucie Lotnictwa na stanowisku asystenta w Ośrodku Silników. Specjalizował się w badaniach silników bezsprężarkowych i komór spalania. W latach sześćdziesiątych kierował Zakładem Spalania, a w siedemdziesiątych, po jego przekształceniu, Zakładem Silników Tłokowych. W tym czasie zaproponował realizację programu rozwoju silników, który był pomyślnie realizowany wspólnie z wyższymi uczelniami technicznymi i przemysłem silnikowym. W 1969 obronił pracę doktorską, a w 1987 pracę habilitacyjną – obie na Wydziale MEiL Politechniki Warszawskiej. W latach dziewięćdziesiątych przez 2 kadencje był członkiem Komitetu Badań Naukowych i również przez 2 kadencje przewodniczył Radzie Naukowej Instytutu Lotnictwa. Tytuł profesora uzyskał w 1996. Przez ostatnie 10 lat był także związany z pracą dydaktyczną na Politechnice Łódzkiej. Jednak cały swój dorobek techniczny i naukowy zawdzięcza pracy w Instytucie Lotnictwa. Na dorobek ten składa się budowa kilku laboratoriów badawczych, udział w rozwoju silników, z których kilka weszło do produkcji, ponad 80 publikacji, w większości w znaczących czasopismach o zasięgu międzynarodowym, autorstwo 2 i współautorstwo 4 książek. Był członkiem Międzynarodowego Instytutu Spalania, a od 1992 członkiem Komitetu Termodynamiki i Spalania PAN.

---

Mgr inż. **Andrzej Jaśkiewicz** – absolwent Wydziału Budowy Maszyn na Politechnice Częstochowskiej, dwuletnich Studiów Podyplomowych Automatyki i eksternistycznych magisterskich studiów na Wydziale Automatyki Politechniki Śląskiej. Był pracownikiem Instytutu Podstaw Konstrukcji Maszyn. Jako st. asystent prowadził zajęcia z projektowania części maszyn. Zainteresowania naukowe dotyczyły głównie optymalizacji konstrukcji. W Instytucie Mechaniki Precyzyjnej oraz w Instytucie Lotnictwa odbył dwa półroczne staże doktoranckie w zakresie badań sprężyn śrubowych. Pracował przez 5 lat jako Główny Specjalista w Departamencie Informatyki ZPC URSUS. W 1981 roku powrócił do Instytutu Lotnictwa aby kontynuować swą pracę naukową. W czasie 10 lat pracy w ILOT jako adiunkt w Zakładzie Silników zajmował się m.in. zastosowaniem optymalizacji wielokryterialnej w problemach niezawodności mikroprocesorowych układów sterowania silników. Następnie ok. 10 lat był pracownikiem Administracji Rządowej. Założyciel i wiceprezes (do 1996 r.) Polskiego Towarzystwa Symulacji Komputerowej.

---

Dr hab. inż. **Marian Jeż** – zatrudniony w Zakładzie Badań w Locie Instytutu Lotnictwa w 1964. W 1965–1968 studiował afrykanistykę. W 1972–1978 pracował w zakładach Wytrzymałości i Silników Instytutu Lotnictwa. Pracę doktorską obronił z wyróżnieniem w 1976. Wykładał przedmiot „Silniki Ciepłe” na Politechnice w Kinszasie w 1981–1985, gdzie również wydał skrypt „Moteurs Thermiques” oraz wypromował 32 inżynierów. W 1999 przeprowadził procedurę habilitacji na Wydziale Uzbrojenia i Lotnictwa Wojskowej Akademii Technicznej, a w 2000 został mianowany profesorem Instytutu Lotnictwa. Wyniki ważniejszych prac naukowych przedstawił w 60 publikacjach. Komitet Badań Naukowych w 2002 powołał go na eksperta w Komitecie „Aerospace” Komisji Europejskiej.

---

Dr inż. **Wojciech Kania** (ur. 1942), specjalista w dziedzinie aerodynamiki. Pracę doktorską pt. „Badania ściśliwego dwuwymiarowego opływu płata”, obronił w 1981. Zatrudniony w Instytucie Lotnictwa w Zakładzie Aerodynamiki od 1966. W latach 1976-1986 kierował Pracownią Dużych Prędkości. Od 1988 na stanowisku kierownika Zakładu Aerodynamiki. W latach osiemdziesiątych kierował pracami badawczymi w zakresie aerodynamiki samolotu szkolno-bojowego I-22 Iryda. Pod jego kierunkiem opracowano nowoczesną technologię aerodynamiczną skrzydła nadkrytycznego. Na początku lat dziewięćdziesiątych technologia ta została wykorzystana w projektach wersji rozwojowej samolotu I-22 i samolotu szturmowego Kobra. Specjalizuje się w zagadnieniach projektowania aerodynamicznego profilu lotniczych i skrzydeł samolotów o ulepszonych własnościach. Wiele rozwiązań zostało zastosowanych w nowych konstrukcjach lotniczych, m.in. samolotu I-23 Manager i śmigłowca IS-2. Warto też wspomnieć o nowoczesnej rodzinie profili wirnika nośnego ILH-3XX i profilu ILT-212 śmigła ogonowego śmigłowca. W 1995-1997 pod jego kierunkiem dokonano obszernej modernizacji aerodynamicznej samolotu I-22 do wersji M-96, o podwyższonych zdolnościach manewrowych

i poprawionych parametrach startu i lądowania. W 1998-1999 prowadzono pod jego kierunkiem prace badawcze dla koncernu lotniczego Northrop Grumman Corporation. W 2000 nawiązał współpracę z lotniczymi ośrodkami badawczymi w Europie, która doprowadziła do udziału Zakładu Aerodynamiki w Europejskich Programach Ramowych i w komercyjnych pracach rozwojowych projektu Airbus A400M. Pod jego kierunkiem Zakład Aerodynamiki bierze udział w sześciu projektach badawczych 5. i 6. Programu Ramowego: HELIX, HiReT, UAVNET, HISAC, UFAST i CESAR, którego rozpoczęcie przewidziane jest we wrześniu 2006. Przez trzy kadencje był członkiem Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa, a od 1987 i w obecnej kadencji jest członkiem Sekcji Mechaniki Płynów Komitetu Mechaniki PAN.

---

Doc. dr inż. **Tadeusz Kostia** (ur. 1919 r.), konstruktor lotniczy, specjalista w dziedzinie ekonomiki samolotów i śmigłowców. Przed wojną ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa w grupie technicznej. Walczył w SGO „Polesie” do kapitulacji pod Kockiem. Brał udział w Powstaniu Warszawskim. W 1941-1944 student tajnej Politechniki Warszawskiej. Dyplom magistra inżyniera uzyskał w 1946 na Wydziałach Politechnicznych AGH w Krakowie. Podjął pracę w Instytucie Szybownictwa w Bielsku, jako starszy konstruktor (równocześnie prowadząc wykłady z aerodynamiki na Wydziałach Politechnicznych w Krakowie), od 1954 pracował jako kierownik biura konstrukcyjnego. Opracowywał konstrukcje szybowców wyczynowych (Jaskółka) i doświadczalnych (Kaczka). W latach 1958-1964 pracował w WSK Mielec, pełniąc obowiązki kierownika Ośrodka Konstrukcji Lotniczych. W 1964 przeniesiony został do Instytutu Lotnictwa. Otrzymał stopień adiunkta, w 1971 docenta, a w 1979 obronił pracę doktorską na Politechnice Warszawskiej. W Instytucie wykonywał różne prace studialne i opiniodawcze w zakresie aerodynamiki, wytrzymałości i osiągnięć statków powietrznych. Opracował metodę badania sprawności i ekonomiki samolotów i śmigłowców rolniczych i transportowych. Od 1978 do przejścia na emeryturę w 1991, był kierownikiem Branżowego Ośrodka Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej. Uczestniczył w pracach społecznych. Przez wiele lat był prezesem Sekcji Lotniczej SIMP. Oznaczony Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski w 2001.

---

Dr inż. **Jerzy Kotliński** (1924-1978). Ukończył studia na Politechnice Gdańskiej, w 1951 roku otrzymał dyplom magistra inżyniera. Po studiach rozpoczął pracę w Instytucie Lotnictwa pod czujnym okiem mgr. inż. Bronisława Żurakowskiego. W nowo utworzonym śmigłowcowym biurze konstrukcyjnym podjął się pracy nad projektem jednoosobowego śmigłowca, przydatnego do zadań obserwacyjnych JK-Trzmiel. Od 1956 roku Jerzy Kotliński pracował w Świdniku jako szef biura konstrukcyjnego. W latach 1961-1963 był Głównym Konstrukctorem wielozadaniowego lekkiego śmigłowca SM-4 Łątka. Planowano wersję sanitarną, szkolną i rolniczą Łątki. Kotliński zapisał się jako pionier w zastosowaniu kompozytów w konstrukcjach lotniczych w Polsce. Po odejściu z WSK Świdnik rozpoczął pracę wykładowcy na Politechnice Warszawskiej, gdzie przez lata przekazywał swoim studentom rozległą i bogatą wiedzę konstruktorską. Zmarł w Warszawie mając zaledwie 54 lata.

---

Prof. dr hab. inż. **Andrzej Kowalewicz** – specjalizuje się w tematyce silników spalinowych i spalania w silnikach tłokowych. Opublikował około 70 artykułów w periodykach naukowych, 5 książek i 3 skrypty. Tytuł profesora uzyskał w 1985. Na stanowisko profesora zwyczajnego został powołany na Politechnice Radomskiej w 1992. W Instytucie Lotnictwa zatrudniony od 1956 do 2004z przerwą na oddelegowanie do Politechniki Radomskiej w 1978–1982. Indywidualne nagrody Ministra Edukacji Narodowej: 1984 III st. za działalność naukową, w 1988 II st. za działalność dydaktyczną, w 1999 za działalność naukową. Pracował w Instytucie Lotnictwa do 2003.

---

Mgr inż. **Krzysztof Kunachowicz** (ur. 1927), specjalista od wyposażenia elektronicznego samolotów. Dyplom magistra inżyniera uzyskał na Politechnice Śląskiej na Wydziale Elektrycznym w 1951. Do 1955 pracował w WSK-Mielec, jako konstruktor prowadzący wyposażenie elektroniczne do samolotów Lim. W 1955 został przeniesiony do Instytutu Lotnictwa, gdzie pracował do emerytury w 1998 na stanowiskach: adiunkt, kierownik pracowni radiotechniki lotniczej, kierownik Zakładu Awioniki. Zajmował się opracowaniem i badaniami urządzeń radiowo-nawigacyjnych samolotów oraz ich anten. Opracował projekt systemów radiowo-elektronicznych do samolotu I-22 Iryda. W 1979 objął kierownictwo prac nad systemami awionicznymi tego samolotu i ich wdrożeniem, jako zastępca głównego konstruktora. Zainicjował i brał udział w opracowaniu radiostacji wojskowej RS-6106, wprowadzonej



do produkcji w Zakładach „Unimor”. Na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych kierował opracowaniem projektu systemu diagnostycznego i wyposażenia awioniki wersji rozwojowych samolotu Iryda. Opublikował 27 prac naukowo-technicznych, kilka z nich prezentował na konferencjach zagranicznych. W latach 1986-90 prowadził wykłady z dziedziny komputerów pokładowych na Politechnice Warszawskiej.

---

Mgr inż. **Tadeusz Królikiewicz** (ur. 1926 r.). Dyplom magistra inżyniera uzyskał w 1951 r. na Oddziale Lotniczym Wydziału Komunikacji AGH w Krakowie, w specjalności płatowce. W latach 1952-1953 przedstawiciel wojskowy, od 1953- 1981 kierownik przedstawicielstwa wojskowego w Instytucie Lotnictwa. Prowadził odbiór wykonywanych w Instytucie dla wojska prac konstrukcyjnych (m.in. Junak 3, TS-8 Bies, TS-11 Iskra, SO-1) oraz naukowo-badawczych. Długoletni przewodniczący Rady Programowej miesięcznika Technika Lotnicza, członek Rady Muzeum Lotnictwa. Odznaczony Krzyżem Kawalerskim OOP. Od 1983 r. na emeryturze w stopniu pułkownika. Autor szeregu książek z dziedziny lotnictwa, m.in.: Nowoczesny samolot wojskowy, Współczesne samoloty wojskowe, Polski samolot i barwa, Encyklopedia szybowców wojskowych oraz dotyczące broni siecznej: Bagnety, Encyklopedia noży wojskowych, Kordziki.

---

Inż. doświadczalny skoczek spadochronowy **Tadeusz Kwak** (1934-1957). Po ukończeniu studiów na Politechnice Warszawskiej zatrudniony został w Zakładzie Badań w Locie. Jego zadaniem były badania spadochronów, do czego był wówczas zobowiązany Instytut Lotnictwa. Inż. Tadeusz Kwak był skoczkiem doświadczalnym mającym uprawnienia do takich prób. Podczas jednego ze skoków na nowym typie spadochronu zawiódł automat otwierający spadochron, a ręczne jego otwarcie nastąpiło na małej wysokości i czasa spadochronu nie zdążyła się wypełnić. Inż. Tadeusz Kwak zginął na miejscu. Miał 23 lata.

---

Dr inż. **Jerzy Lamparski** (1928-1990), specjalista obliczeń wytrzymałościowych konstrukcji samolotów. Dyplom uzyskał na Politechnice Warszawskiej, na Wydz. MEiL w 1951. Pracę w Instytucie Lotnictwa rozpoczął w 1952 w biurze konstrukcyjnym Tadeusza Sołtyka, gdzie wkrótce został jego zastępcą odpowiedzialnym za obliczenia wytrzymałościowe konstrukcji samolotów TS-8 Bies, TS-11 Iskra. Prowadził również obliczenia wytrzymałościowe samolotu TS-16 Grot, którego opracowanie zostało przerwane. W 1971 obronił pracę doktorską. Poświęcił się pracom teoretycznym w dziedzinie wytrzymałości konstrukcji cienkościennych przy wykorzystaniu metod obliczeniowych MES.

---

Mgr inż. **Ryszard Lewandowski** (ur. 1917-2006), specjalista w dziedzinie badań w locie i mechaniki lotu, konstruktor lotniczy. W czasie wojny w ruchu oporu. Podczas Powstania Warszawskiego brał udział w produkcji broni. Po Powstaniu w obozie jenieckim. Po wyzwoleniu instruktor zawodowego przeszkalania demobilizowanych żołnierzy PSP (Polish 131 Wing). Studia odbywał na Polish Univerity College w Londynie. Po powrocie w 1949 uzyskał na Politechnice Warszawskiej dyplom magistra inżyniera. Pracę w Głównym Instytucie Lotnictwa (późniejszym Instytucie Lotnictwa) rozpoczął w 1948. Kolejno był starszym asystentem, adiunktem i docentem. Pełnił funkcję kierownika pracowni, kierownika grupy problemowej. Trzykrotnie był kierownikiem Zakładu Badań w Locie. Kierował badaniami w locie wielu samolotów (m.in. Junak, Bies, Lala-1). Jako inżynier prób w locie wylatał 1444 godziny na wielu typach samolotów. W zespole samolotu I-22 opracowywał zagadnienia mechaniki lotu. Opracował też teorię śmigieł tunelowych. Przeszedł na emeryturę w 1990. Równoległe z pracą w Instytucie Lotnictwa był zatrudniony jako starszy asystent na Politechnice Warszawskiej (1949-1952), adiunkt w Zakładzie Cieczy i Gazów IPPTPAN (1951-1959). Był współredaktorem czasopisma „Technika Lotnicza”.

---

Inż. pil. doświadczalny **Sławomir Makaruk** (1932-1963). Po ukończeniu Politechniki Warszawskiej zatrudniony został w Zakładzie Badań w Locie. Był już wówczas wyszkolonym pilotem i znanym pilotem sportowym. W Zakładzie Badań w Locie pełnił funkcję pilota doświadczalnego i kierownika pracowni szybowcowej. Przeprowadził badania wielu szybowców, tak krajowych jak i zakupionych poza granicami Polski. Były to m.in.: Mucha 100, Mucha Standard, Bocian, Sroka, Czajka, Gil, Zefir, Zefir 2, Foka, Lis, Nietoperz, Bocian puls. Kiedy podczas prób złamał się płat szybowca Zefir-2, uratował się na spadochronie, ale złamał nogę. Pracując w Instytucie był nadal czynnym pilotem sportowym, działał



społecznie w reaktywowanym w 1953 Aeroklubie, był też pilotem balonowym, który przyczynił się do powojennego odrodzenia sportu balonowego. Doświadczenie Sławomira Makaruka jako wszechstronnego pilota sportowego i doświadczalnego, który wykonał badania w locie 27 typów szybowców, spowodowało, że wkrótce stał się autorytetem w dziedzinie techniki szybowcowej. W kwietniu 1963 r. na wiadomość o trudnościach z drganiami występującymi na szybowcu Kobuz-2A wyjechali do Bielska Julian Bojanowski i Sławomir Makaruk, zabierając ze sobą rejestratory prędkości i drgań. Podczas lotu doświadczalnego wystąpił flatter i narastające drgania zniszczyły skrzydła szybowca. Sławomir Makaruk usiłował ratować się na spadochronie, ale nie zdołał się oddzielić od szybowca. Sławomir Makaruk wylatał 2045 godzin na szybowcach, 411 na samolotach i wiele godzin na balonach. Był człowiekiem inteligentnym, odważnym i miał wielki urok osobisty. Jego śmierć wzbudziła powszechny żal.

---

**Gustaw A. Mokrzycki** (1894-1992) był specjalistą budowy samolotów i organizacji produkcji lotniczej. W 1911 rozpoczął studia na Politechnice Lwowskiej. Podczas I wojny światowej był ppor. obserwatorem w armii austriackiej. Po wojnie w 1918 – 1919, w polskim lotnictwie wojskowym (oficer techniczny w III Grupie Lotniczej). Oddelegowany w celu ukończenia studiów uzyskał dyplom inż. w 1919 r. W 1924 roku objął stanowisko dyrektora Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot”. Równolegle pracował jako wykładowca przedmiotów lotniczych w Poznaniu a następnie od 1927 roku na Politechnice Warszawskiej (jako prof. nadzwyczajny a od 1937 roku zwyczajny). Od 1 stycznia 1930 r. kierownik IBTL, który w zasadniczy sposób przyczynił się do zmian organizacyjnych w Instytucie i jego rozwoju. Po wybuchu wojny ewakuowany został do Francji i w Polskich Siłach Powietrznych (w randze kapitana) organizował polskie szkolnictwo. Po klęsce Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii i tam rozpoczął pracę w Centrum Wyszkożenia PSP, ale wkrótce wyjechał do Kanady, gdzie w lotniczym przemyśle zajmował się automatycznym sterowaniem samolotów. Następnie od 1944 roku pracował kolejno w amerykańskim przemyśle lotniczym i jednostkach naukowo-badawczych (Convair, Ryan, USAF Flight Test Centre, North American, Northrop Space Laboratory), jako specjalista od automatyzacji pomiarów w locie, stateczności i automatycznego sterowania samolotów i bezzałogowych obiektów latających. Był znanym popularyzatorem lotnictwa, autorem wielu książek z dziedziny lotnictwa, członkiem licznych towarzystw naukowych. Po przejściu w 1964 roku na emeryturę pracował jako konsultant w przemyśle lotniczo-kosmicznym. W 1949 roku przyjął obywatelstwo amerykańskie. Zmarł w 1992 roku Jego prochy złożono na Cmentarzu Rakowickim w Krakowie.

---

Prof. dr hab. inż. **Janusz Morawski** – specjalista automatyki, psychologii lotniczej, biomechaniki technicznej, teorii systemów, metod symulacji komputerowej. Harcerz Szarych Szeregów w 1942–1944. Dyplom inżyniera uzyskał na Politechnice Warszawskiej (Wydział MEiL) w 1951, magistra w 1959, pracę doktorską obronił w 1965, a habilitacyjną w 1975. Został mianowany profesorem nauk technicznych w 1990. Pracę w Instytucie Lotnictwa rozpoczął w 1953. Kolejne stanowiska: asystent, starszy asystent, adiunkt, docent, kierownik Zakładu Automatyki Lotniczej w 1965–1970, kierownik pracowni analiz dynamicznych i modelowania w 1982–1987, profesor konsultant w 1992–2003. Tematy prac: pocisk Diament, układ nawigacji i naprowadzania, autopilot do śmigłowca Sokół, przyrządy szybowcowe i in. Pracował także na Politechnice Warszawskiej, w Instytucie Sportu w Warszawie, w Akademii Wychowania Fizycznego w Gdańsku i Wyższej Szkole Humanistycznej w Pułtusku. Opublikował ponad 200 prac naukowych w różnych czasopismach krajowych, m.in. w „Pracach Instytutu Lotnictwa” i zagranicznych. Autor 8 książek.

---

Inż. pil. doświadczalny **Ludwik Natkaniec** (1931-1999). Po otrzymaniu świadectwa dojrzałości rozpoczął studia na Wydziale Lotniczym Politechniki Wrocławskiej a po jego likwidacji kontynuował je w Warszawie, na Politechnice Warszawskiej. Podczas studiów uzyskał uprawnienia pilota instruktora. Po otrzymaniu dyplomu inżyniera budowy płatowców zatrudniony został w 1955 w Zakładzie Badań w Locie Instytutu Lotnictwa i wkrótce uzyskał uprawnienia pilota doświadczalnego. Został włączony w cykl badań w locie sanitarnego samolotu CSS-13S oraz szkolno-treningowego TS-8 Bies. Podczas jednego z lotów doświadczalnych na tym samolocie, mających na celu badania zespołu napędowego, nastąpiło oderwanie się jednej z łopat śmigła i w konsekwencji wybudowanie się silnika, ale Ludwik Natkaniec zdołał bezpiecznie wylądować. Prowadził badania Biesa w warunkach zimowych w Rosji koło Krasnojarska. Po przeszkoleniu na samolotach odrzutowych, włączył się w tok badań samolotu TS-11 Iskra. Wraz z Andrzejem Abłamowiczem prowadził badania flatterowe tego samolotu, a na latającej hamowni Ił-28 wykonywał próby silników do tego samolotu. Ustanowił cztery międzynarodowe rekordy,

jeden na samolocie TS-8 Bies, trzy na TS-11 Iskra. Na początku lat siedemdziesiątych prowadził badania doświadczalnego samolotu Lala-1 a następnie oblatwał w Mielcu doświadczalny przedprototyp LLM-15 i z kolei badał urządzenia rolnicze zabudowane na samolocie M-15. Najszerszym zakresem prób, jakie przyszło mu prowadzić, były badania odrzutowego samolotu I-22 Iryda, w których odgrywał kluczową rolę. Brał systematycznie udział w stałych naradach dotyczących problemów wynikających w trakcie realizacji pracy i do każdego lotu był solidnie merytorycznie przygotowany, co ułatwiało mu obiektywną ocenę samolotu. Przeszedł na emeryturę w marcu 1991 ale nadal wykonywał lot doświadczalne (na podstawie umowy). Był też wykładowcą na kursach pilotów doświadczalnych i inżynierów prób w locie. Jego działalność zawodową przerwała choroba.

---

Dr inż. **Ryszard Olszewski** – ukończył w 1972 Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie, a w 1977 (z wyróżnieniem) Akademię Sztabu Generalnego WP w Rembertowie. W 1992 uzyskał doktorat z nauk wojskowych w Akademii Obrony Narodowej w Rembertowie, w 1998 na tej uczelni zrobił habilitację. Od 1995 komendant-rektor Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. Od 1999 (przez dwa lata) był zastępcą dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. W 2002 awans na generała broni. W 2002-2004 dowódca Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, od 2004 dowódca Sił Powietrznych RP. Zasłużony Pilot Wojskowy RP z nalotem 3300 godzin. Jest członkiem Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa.

---

Prof. dr hab. inż. **Marek Orkisz** – absolwent Wojskowej Akademii Technicznej. Doktoryzował się w 1985 a habilitował w 1991 w Wojskowej Akademii Technicznej. W styczniu 1999 otrzymał tytuł naukowy profesora nauk technicznych. Dziekan Wydziału Lotnictwa w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. Profesor teorii i konstrukcji silników lotniczych na Wydziale Budowy Maszyn i Lotnictwa na Politechnice Rzeszowskiej. Autor i współautor ponad 100 publikacji naukowych, naukowo-technicznych oraz 5 książek. Członek Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa od 1999.

---

Doc. dr inż. **Ryszard Orłowski** (1923-1988), konstruktor samolotów. Ukończył studia na wydziałach politechnicznych AGH w Krakowie i uzyskał dyplom magistra inżyniera. W 1949-1952 był zatrudniony w Głównym Instytucie Lotnictwa, a w 1955-1961 w WSK-Okęcie, gdzie pracował przy konstrukcji samolotu PZL-102 Kos i opracował konstrukcję pierwszej wersji samolotu PZL-104 Wilga. Pracę doktorską obronił na Politechnice Warszawskiej w 1968. W 1969 podjął pracę w Instytucie Lotnictwa jako adiunkt w Zakładzie Wytrzymałości, a następnie od 1970 był kierownikiem grupy problemowej opracowującej założenia konstrukcyjne samolotu szkolno-bojowego. Od 1977 do odwołania w 1979 był głównym konstruktorem samolotu I-22 Iryda. Na emeryturę przeszedł w 1988.

---

Prof. dr hab. inż. **Jerzy Osiński** – główne kierunki prac naukowych: metody komputerowe mechaniki, metoda elementów skończonych, wytrzymałość konstrukcji, wspomagane komputerowo projektowanie typowych zespołów maszyn, przekładnie zębate. Autor około 200 publikacji. Zatrudniony od 1992 na stanowisku profesora w Zakładzie Silników Lotniczych oraz w Zakładzie Wytrzymałości i Dynamiki Konstrukcji Instytutu Lotnictwa.

---

Mgr inż. **Jan Paczosi** (1917-1965), specjalista z zakresu badań podwozi lotniczych. Studia na Politechnice Warszawskiej, na Wydz. Mechanicznym rozpoczął w 1935. W 1939 był asystentem u prof. Hubera. Podczas wojny działał w „Duralu”. Dyplom uzyskał na Politechnice Łódzkiej w 1945. Od 1945 pracował w Instytucie Lotnictwa, następnie został czasowo przeniesiony do Ministerstwa Przemysłu Lotniczego. Od 1953 do 1965 kierownik Pracowni Podwozi w Instytucie Lotnictwa. Od 1963 samodzielny pracownik naukowy. Pod jego kierunkiem wykonano młot 2,5 T do badań podwozi i prowadzono próby ogumienia lotniczego, amortyzatorów i kompletnych podwozi. Jan Paczosi był działaczem SIMP i redaktorem naczelnym miesięcznika „Technika Lotnicza” w latach 1950-1959. Zmarł w Warszawie.

---

Mgr inż. **Grzegorz Parfianowicz** (ur. 1927-2015). Wstąpił do Wojska Polskiego w styczniu 1945 i pełnił służbę do marca 1954, m.in. w WOSL Dęblin, WAT WSK Warszawa II. W latach 1953-1960 prowadził

wykłady w Wojskowej Akademii Technicznej z dziedziny osprzętu lotniczego. W WSK-Warszawa II, w latach 1960-1962 zorganizował i prowadził Ośrodek Konstrukcji Osprzętu. Pracę w Instytucie Lotnictwa rozpoczął w 1962 W 1963 przebywał na stypendium ICAO w brytyjskiej firmie Smith AD, która zajmowała się osprzętem lotniczym. W Instytucie pełnił obowiązki: kierownika pracowni (1964 r.), kierownika Zakładu Przyrządów Pokładowych (1968), zastępcy kierownika Ośrodka Miernictwa i Awioniki (1974-75), kierownika Ośrodka Osprzętu i Urządzeń Satelitarnych (1976-1987). Od 1982 był głównym konstruktorem tematu „Plejada 1”, w ramach którego opracowano w Instytucie i wdrożono do produkcji takie wyroby, jak: momentomierz, radiowysokościomierz, radiostacja pokładowa, radiokompas i inne. Członek Rady Naukowej Instytutu (1974-1978). W latach 1988-1999 pełnił funkcję sekretarza w Wydawnictwach Naukowych Instytutu. Jest autorem dwóch patentów i 25 publikacji. Odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Przeszedł na emeryturę w 1987 a do grudnia 1997 pracował w niepełnym wymiarze godzin. Zmarł w wieku 88 lat.

---

Pil. doświadczalny **Wiktor Pełka** (1913-1996). Przed wojną był pilotem wojskowym, fabrycznym, instruktorem pilotażu. W wojnie obronnej w 1939 był dowódcą klucza łącznikowego. Po wojnie latał jako pilot komunikacyjny w PLL LOT. Był też instruktorem i kierownikiem Oddziału Szkolenia Personelu Latającego. W czasie pracy w PLL LOT przeleciał 6 milionów kilometrów. Od wczesnych lat powojennych współpracował z Instytutem Lotnictwa (na zasadzie umowy) i przeprowadzał badania w locie samolotów powstałych w końcu lat czterdziestych i na początku pięćdziesiątych (m.in. Miś, Junak, Żak, Zuch, Junak-2, Junak-3) Wraz z Andrzejem Ablamowiczem wykonał pierwszy lot na Junaku-3. W czasie postojów w Paryżu, dokąd prowadziły go rejsowe loty, odbył za własne pieniądze kilka zapoznawczych lotów na śmigłowcu Hiller. Na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych był jedynym w Polsce pilotem zapoznanym z lotami śmigłowcowymi. Został więc zaangażowany do badań doświadczalnego śmigłowca SP-GIL, na którym wykonał w 1950-1952 około 100 lotów, demonstrując go także publicznie (podczas pokazów lotniczych w 1952) W drugiej połowie lat pięćdziesiątych zakończyła się współpraca Instytutu z Wiktorem Pełką. Po blisko 30 latach pracy w PLL LOT przeszedł na emeryturę. Przez pewien czas latał jako pilot rolniczy w ZUA w Egipcie i Sudanie. Zmarł w Warszawie.

---

Inż. mech. **Marian Piłat** (1928-2002), dyplom inżyniera uzyskał na Politechnice Warszawskiej w 1953. Długoletni przedstawiciel wojskowy, kierownik Przedstawicielstwa Wojskowego w WSK-Mielec. Prowadził odbiór samolotów typu Lim, TS-8 Bies, TS-11 Iskra, An-2. Po zakończeniu służby wojskowej zatrudniony w Instytucie Lotnictwa w 1973 jako inżynier prowadzący próby aparatury agrolotniczej samolotu M-15, od września 1977 kierownik Zakładu Badań w Locie. Kierował próbami fabrycznymi aparatury agrolotniczej, a następnie państwowymi, na terenie ZSRR. Od sierpnia 1984 został zastępcą głównego konstruktora samolotu I-22 Iryda ds. badań w locie. Od sierpnia 1986 do stycznia 1989 – dyrektor Instytutu Lotnictwa. Następnie pracował jako główny specjalista aż do przejścia na emeryturę w październiku 1990 roku.

---

Mgr inż. **Józef Pogoda** (ur. 1934), specjalista w dziedzinie techniki raketowej i uzbrojenia. Dyplom inżyniera uzyskał na Politechnice Warszawskiej, na Wydziale Sprzętu Mechanicznego w 1960. Pracownik Instytutu Lotnictwa od 1959, od 1966 – adiunkt, od 1973 – kierownik pracowni, od 1975 – zastępca kierownika Zakładu Wyposażenia Rolniczego, od 1978 – kierownik pracowni wyposażenia specjalnego, od 1979 – zastępca głównego konstruktora samolotu I-22 Iryda odpowiedzialny za wyposażenie specjalne i uzbrojenie, od 1980 – kierownik Zakładu. Przeszedł na emeryturę w 1994. W latach 1995-2003 pracował nadal w Instytucie, na niepełnym etacie. W 1959-1962 współpracował przy konstruowaniu i próbach bezzałogowych obiektów latających (Mak-11, Mak-30, Hal-30), a następnie przy konstrukcji rakiet meteorologicznych, próbach naziemnych i poligonowych. Opracował naziemne urządzenia startowe rakiety Meteor-1. Prowadził prace przy wyposażeniu rolniczym śmigłowca Mi-2. Jako zastępcy głównego konstruktora podlegało mu opracowanie systemu uzbrojenia samolotu I-22 Iryda oraz jego wyposażenia specjalnego (systemu ratunkowego).

---

Dr inż. **Wojciech Potkański** (ur. 1944 – 2017), specjalista w dziedzinie aerodynamiki i obliczeń flatterowych. Dyplom magistra inżyniera uzyskał na Politechnice Warszawskiej na Wydziale MEiL w 1968. W 1969-1971 pracował w Instytucie Podstawowych Problemów Techniki PAN, w 1971-1995 w WSK-Mielec. W okresie pracy w WSK-Mielec był odpowiedzialny za analizy aerodynamiczne,



wytrzymałościowe i flatterowe projektowanych samolotów. W programie budowy samolotów M-15, M-18 i I-22 Iryda wprowadził nowoczesne metody obliczeniowe dynamiki i flatteru płatowców. W 1980 obronił w Polskiej Akademii Nauk pracę doktorską na temat: „Obciążenia aerodynamiczne odkształcalnego dwupłata w przepływie potencjalnym”. Od 1995 na stanowisku zastępcy dyrektora ds. naukowych Instytutu Lotnictwa. W czasie pracy w Instytucie Lotnictwa uczestniczył w projektach badawczych, dotyczących nieliniowych zagadnień flatteru. Przyczynił się do wdrożenia strategii usług Instytutu Lotnictwa na międzynarodowym rynku usług projektowych i badawczych. Od 2000 jest członkiem Panelu NATO – AVT, biorącym aktywny udział w jego działalności (programowanie konferencji, prowadzenie sesji, publikacje materiałów).

---

Mgr inż. **Leszek Rams** (ur. 1951), specjalista w dziedzinie radiotechniki lotniczej. Uzyskał dyplom magistra inżyniera na Politechnice Warszawskiej w 1974. Od czerwca 1974 pracuje w Instytucie Lotnictwa. Kolejno pełnił funkcje: inżyniera, st. asystenta, kierownika sekcji, kierownika pracowni. Prowadził prace w dziedzinie wyposażenia radiowo-nawigacyjnego samolotu I-22 Iryda. Od lipca 1996 sekretarz naukowy Instytutu, od stycznia 2001 zastępca dyrektora ds. technicznych, od stycznia 2006 dyrektor pionu kadr i infrastruktury, członek Prezydium Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa. Od 2002 pełni aktywną rolę w wdrażaniu nowej strategii – współpracy i świadczenia usług naukowych na arenie międzynarodowej. Był szczególnie zaangażowany w realizacji programu offsetowego firmy Pratt&Whitney – utworzenia Centrum Badań Materiałów i Konstrukcji. Brał udział w rozmowach międzynarodowych dotyczących utworzenia tego centrum, był odpowiedzialny za budowę pomieszczeń Centrum i ich wyposażenie badawcze. Sekretarz Stowarzyszenia Polskiego Przemysłu Lotniczego i prowadzący biuro SPPL. Członek Komisji Polityki Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Przemysłu Lotniczego i Obronnego (ASD).

---

Mgr inż. **Romuald Romicki** (1901–1979), inżynier mechanik, konstruktor lotniczy. 11 listopada 1918 roku uczestniczył w opanowaniu Lotniska Mokotowskiego. Po maturze służył w lotnictwie wojskowym jako mechanik lotniczy. W 1920 roku rozpoczął studia na Politechnice Warszawskiej, które ukończył w 1931 roku, uzyskując dyplom. Pracował od 1929 roku do 1930 roku w IBTL i następnie po odpracowaniu stypendium w Wojsku Polskim, 1933-1935 znowu w IBTL. Następnie pracował w przemyśle lotniczym, a w 1937 roku powrócił do pracy w Instytucie (ITL), gdzie opracowywał programy prób statycznych i sprawdzał obliczenia aerodynamiczne i wytrzymałościowe, w przemyśle wykonywał obliczenia wytrzymałościowe samolotów Żubr i Łoś oraz pracował przy projektowaniu samolotu Mewa. Po powrocie do Instytutu opracował projekt przepisów budowy samolotów. Podczas okupacji od 1941 roku kierował Działem Naukowo-Technicznym „Dural” – konspiracyjnym odpowiednikiem ITL. Po wojnie był wykładowcą w Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda oraz pracował w Ministerstwie Komunikacji. Od 1 grudnia 1948 do 30 kwietnia 1952 roku był dyrektorem Głównego Instytutu Lotnictwa. W okresie stalinowskim został usunięty z lotnictwa za przynależność do AK. W 1952–1958 pracował w PWN. W latach sześćdziesiątych był wykładowcą na Politechnice Warszawskiej, prowadząc przedmiot: „Mechanika Ogólna”. Następnie 1958–1959 był pracownikiem naukowym ITWL, 1960-1965 był kierownikiem pracowni w Zakładzie Wytrzymałości Instytutu Lotnictwa. Prowadził obliczenia i badania flatterowe (TS-11 Iskra). W 1965–1969 powrócił do pracy w PWN. Przeszedł na emeryturę w 1970 roku.

---

Doc. mgr inż. **Wiktor Roth** (1911-1999). Urodzony we Lwowie w czasach studenckich uczestniczył w pracach , które doprowadziły do powstania prostego samolotu amatorskiego Pchły Nieba. Po ukończeniu Politechniki Lwowskiej dyplom inżyniera uzyskał w 1937 roku. Karierę zawodową rozpoczął w roku następnym w Lubelskiej Wytwórni Samolotów. Pod czujnym okiem inż. Władysława Fiszdona brał udział między innymi w obliczeniach aerodynamicznych samolotu LWS-Mewa, którego produkcję pokrzyżowała II wojna światowa. W czasie okupacji losy rzuciły go do prac w fabryce samolotów w Tuluzie we Francji, a następnie trafił do Anglii, gdzie pracował do końca wojny najpierw jako wykładowca w szkole mechaników płatowcowych a potem w stopniu podporucznika w służbie technicznej. Po powrocie do kraju krótko pracował na wybrzeżu w Biurze Odbudowy Portów Gdańskich po czym nastąpił 30 letni okres pracy w Instytucie Lotnictwa. Jednocześnie pełnił szereg funkcji na Politechnice Warszawskiej : jako adiunkt był starszym wykładowcą, kierował pracami przejściowymi i dyplomowymi studentów. Wiktor Roth był też autorem skryptu pt. „Wyposażenie kabin wysokościowych” bardzo przydatnego studentom. W 1973 roku otrzymał tytuł docenta. W Instytucie Lotnictwa pracował czynnie do 1977 roku po czym po odejściu na emeryturę przez kolejne kilkanaście lat był cenionym konsultantem. W wieku 88 lat spoczął na warszawskich Powązkach.



Mgr inż. **Andrzej Rucz** (ur. 1927-?), specjalista w dziedzinie osprzętu lotniczego. Po studiach na Politechnice Warszawskiej rozpoczął pracę w 1952 w Instytucie Lotnictwa w Zakładzie Osprzętu. Początkowo badał osprzęt licencyjny samolotów Lim. Następnie prowadził prace konstrukcyjne w dziedzinie osprzętu przeznaczonego do samolotów polskiej konstrukcji, a szczególnie paliwomierzy i przepływomierzy. Opracował instalację paliwową do doświadczalnego samolotu rolniczego Lala-1, projektował elementy wyposażenia samolotu M-15, prowadził prace w dziedzinie elektrohydraulicznych wzbudników drgań, opracował hydrauliczny regulator obrotów silników okrętowych, prowadził prace w dziedzinie metod oceny i weryfikacji instalacji płatowcowych samolotów i śmigłowców. Przeszedł na emeryturę w 1998 roku.

Doc. dr inż. **Justyn Sandauer** (ur. 1924), specjalista mechaniki lotu i badań w locie, konstruktor lotniczy. Dyplom magistra inżyniera uzyskał na Wydziałach Politechnicznych AGH (Oddziale Lotniczym) w Krakowie w 1949. Po studiach podjął pracę w Instytucie Szybownictwa (później SZD) w Bielsku w biurze konstrukcyjnym. Skonstruował doświadczalny, bezogonowy szybowiec SZD-6X Nietoperz (według projektu W. Nowakowskiego). Otrzymał zespołową nagrodę państwową za konstrukcję szybowców. Pracował przy konstrukcji szybowca SZD-8 Jaskółka. Opracował projekt i konstrukcję szybowca SZD-9 Bocian i zaprojektował szybowiec SZD-11 Albatros. W 1953 roku podjął pracę w Instytucie Lotnictwa, gdzie początkowo zajmował się z J. Harażnym konstrukcją celów holowanych (Spec-4), celem swobodnie latającym. Zaprojektował konkurencyjny dla Iskry (niezrealizowany) projekt samolotu As. W latach 1963-1968 był zastępcą dyrektora Instytutu ds. naukowych. Od czerwca 1968 roku pracował w Zakładzie Badań w Locie. W 1970 roku obronił na Politechnice Warszawskiej pracę doktorską pt. „Obciążenie szybowca w locie holowanym w atmosferze burzliwej”. W 1973 został mianowany docentem. Prowadził badania w locie samolotów PZL-104 Wilga 4, powtórne próby flatterowe samolotu TS-11 Iskra (po wylądowaniu 500 godzin), próby samolotu PZL-106 Kruk (prowadzące do opracowania nowego usterzenia), próby korkociągowe samolotu rolniczego M-18 Dromader i M-15. Był zastępcą głównego konstruktora samolotu I-22 Iryda do prób w locie. Brał udział w badaniach w locie samolotu I-23 Manager. Przeszedł na emeryturę w 1986 ale pracował nadal w Instytucie Lotnictwa. W swoim dorobku ma referaty przedstawiane na konferencjach OSTIV, publikowane w wydawnictwach tej organizacji.

Prof. inż. **Tadeusz Sołtyk** (1909-2004) uzyskał dyplom inżyniera mechanika w specjalności lotniczej w 1934. Ukończył też Szkołę Podchor. Rezerwy Lotnictwa w stopniu plut. pchor. pil. rez. Od września 1935 był zatrudniony w Wytwórni Płatowców Nr 1 PZL jako konstruktor w zespole inż. S. Praussa. Brał udział w dopracowaniu samolotu rozpoznawczo-bombowego PZL.23B Karaś oraz w opracowaniu jego doświadczalnej modyfikacji z podwójnym usterzeniem pionowym i projektowaniu i uruchomieniu produkcji samolotu rozpoznawczo-bombowego PZL.46 Sum. We wrześniu 1939 ewakuowany z Warszawy wraz z bazą 1 Pułku Lotniczego. Walczył w Grupie Operacyjnej gen. Kleeberga pod Kockiem. Uciekł z niewoli i podczas wojny pracował w majątku rolnym k. Radomia. W październiku 1944 objął stanowisko Kierownika Biura Studiów i Projektów w Wydziale Lotnictwa Cywilnego Resortu Komunikacji PKWN. Zaprojektował tam jednosilnikowy samolot Szpak-1. Po Ofensywie Styczeniowej biuro przeniesione zostało do Łodzi, gdzie w kwietniu 1945r. utworzone zostały Lotnicze Warsztaty Doświadczalne. Tadeusz Sołtyk objął kierownictwo ich biura konstrukcyjnego i zaprojektował tam samoloty dyspozycyjne Szpak-2, -3, -4A, -4T, sportowe Żak-1, -2, -3, -4, szkolno-treningowe Junak, Junak-2, transportowy Miś i łącznikowy Żuraw. Były to prototypy bądź samoloty budowane w niewielkich seriach (5 do 10 egz.). W latach 1949-1950 pełnił funkcję dyrektora LWD, a po ich zamianie na zakład produkcyjny (WSK) przeniesiony został do Warszawy na stanowisko głównego konstruktora w WSK-Okęcie. Był to jednak okres likwidacji własnych prac konstrukcyjnych a wprowadzania radzieckich licencji i Tadeusz Sołtyk nie miał warunków do tworzenia własnych konstrukcji. Takie możliwości zaistniały wraz z utworzeniem w Instytucie Lotnictwa biur konstrukcyjnych. Tadeusz Sołtyk został kierownikiem jednego z nich, w którym miały powstawać samoloty szkolno-treningowe dla wojska. Powstał tu prężny zespół konstruktorów, który pod jego kierownictwem opracował kolejno samoloty Junak-3, TS-8 Bies i TS-11 Iskra. Projekt wstępny i makieta tego ostatniego samolotu zostały zrealizowane w Instytucie Lotnictwa, natomiast projekt techniczny wykonano w WSK-Okęcie. Tam też zbudowano cztery prototypy. W WSK-Okęcie prof. inż. Tadeusz Sołtyk (od 1955) został kierownikiem biura płatowcowego OKP-1 w utworzonym tam Ośrodku Konstrukcji Lotniczych. Po zakończeniu prac nad samolotem TS-11 Iskra, biuro konstrukcyjne Tadeusza Sołtyka rozpoczęło opracowanie awangardowej konstrukcji – naddźwiękowego samolotu treningowego TS-16 Grot. Wykonana została makieta i projekt techniczny. Jednak zmiany organizacyjne i personalne

w wojsku jak również tendencje zmierzające do likwidacji produkcji lotniczej jakie prezentowała ówczesna ekipa Władysława Gomułki sprawująca władzę, spowodowały ograniczenie bądź przerwanie późniejszych prac prowadzonych w biurze kierowanym przez Tadeusza Sołtyka. Zdając sobie sprawę, że postępujące zmiany w przemyśle lotniczym zmierzające do likwidacji produkcji lotniczej uniemożliwią jego działalność jako konstruktora samolotów, przeniósł się od 1 marca 1967 do Przemysłowego Instytutu Automatyki i Pomiarów, gdzie jako kierownik zespołu do spraw automatyzacji statków prowadził rozmaite prace, w szczególności nad układami automatycznego sterowania siłownikami okrętowymi. W 1976 roku został mianowany profesorem nadzwyczajnym. W 1979 roku przeszedł na emeryturę, ale nadal pracował w PIAP. Był wykładowcą na Politechnice Warszawskiej i WAT, członkiem Rad Naukowych w Instytucie Lotnictwa, ITWL, WIML i PIAP. W 1981 roku włączył się ponownie do działalności lotniczej. Został konsultantem PZL Warszawa Okęcie przy budowie samolotu PZL-130 Orlik i konsultantem naukowym w Instytucie Lotnictwa. Napisał kilka książek z dziedziny lotnictwa, w których zawarł swoje wspomnienia i przemyślenia. Zmarł w 2004. W uznaniu jego zasług nowoczesna sala konferencyjna Instytutu Lotnictwa, zbudowana na przełomie XX i XXI wieku nazwana została jego imieniem.

---

Mgr inż. **Janusz Stańczyk** (ur. 1948), specjalista w dziedzinie osprzętu i automatyki lotniczej. Dyplom magistra inżyniera uzyskał na Politechnice Warszawskiej, Wydział MEiL w 1971. Po studiach pracował w Ośrodku Osprzętu Instytutu Lotnictwa, gdzie stworzył (w zespole) m.in. pierwszy w kraju pokładowy klimatyzator samolotowy. Doskonalał swoje kwalifikacje, ukończył studia podyplomowe na Politechnice Warszawskiej w dziedzinie Organizacja Produkcji i odbył dwa szkolenia menedżerskie: w kraju pt. „Kadry Kierownicze JBR” oraz czterotygodniowe szkolenie w Japonii, po czym potwierdził swe wykształcenie Egzaminem Państwowym, uprawniającym do obejmowania stanowisk w Radach Nadzorczych. Od 1995 zarządza Instytutem Lotnictwa w obszarze finansów, ekonomii i planowania, obecnie jako zastępca dyrektora ds. ekonomiczno-finansowych. Wdrożył komputerowy system planowania, ewidencjonowania i rozliczania prowadzonych w Instytucie prac oraz współtworzył w 2000-2004, w obszarze współpracy z partnerami zagranicznymi, praktyczne rozwiązania wiodące do obecnej, międzynarodowej pozycji Instytutu Lotnictwa. Przez dwie kadencje członek Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa.

---

Dr inż. **Jerzy Stasiak** (1924-2005). Podczas wojny w konspiracji, w ruchu oporu do 1941. Brał udział w powstaniu warszawskim. Dyplom magistra inżyniera otrzymał na Politechnice Warszawskiej w 1959. Pracę w Instytucie Lotnictwa rozpoczął w 1949 w Zakładzie Aerodynamiki po otrzymaniu stopnia inżyniera. Kierownik Zakładu Aerodynamiki od 1961 aż do przejścia na emeryturę w 1986. Po przejściu na emeryturę zatrudniony w Instytucie na pół etatu do 1990. Specjalista w zakresie tunelowych badań aerodynamicznych małych prędkości. Wniósł znaczny wkład do techniki badań aerodynamicznych małych prędkości. W ciągu przeszło dwudziestu lat kierował Zakładem Aerodynamiki.

---

Prof. dr hab. inż. **Stefan Szczeciński** (1927-2014) – absolwent studiów lotniczych I-st. w 1951 w Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda, w której był asystentem w 1949–51. Powołany do WP w 1950. Pracownik WAT w 1951-1998. Studia drugiego stopnia ukończył w WAT w 1954. Obronił doktorat w 1964, habilitację w 1973. Profesorem nadzwyczajnym został w 1978., a zwyczajnym w 1985. Pod jego kierownictwem obroniono 39 doktoratów. Był promotorem i recenzentem 69 doktoratów i 20 habilitacji. W ciągu całej pracy zawodowej zajmował się silnikami spalinowymi: tłokowymi lotniczymi i trakcyjnymi oraz lotniczymi silnikami turbinowymi i raketowymi. Autor i współautor ponad 440 publikacji naukowych i technicznych, 23 pozycji książkowych (w tym 9-tomowej serii pod ogólnym tytułem „Napędy Lotnicze”) oraz 27 patentów i wzorów użytkowych. Obecnie pracownik naukowy Zakładu Napędów Instytutu Lotnictwa, z którym współpracuje od 1957, kilkakrotnie będąc członkiem Rady Naukowej. Zatrudniony od kwietnia 1988 w charakterze konsultanta naukowego.

---

Inż. **Grzegorz Szelaąg** (1921-2001). W 1947 ukończył Wydział Mechaniczny Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie z tytułem inżyniera mechanika. Przed zatrudnieniem w Instytucie pracował w WSK-Okęcie, WSK-Wrocław, WSK-Rzeszów i WSK-Warszawa II. W WSK-Warszawa II opracował układ automatycznego sterowania statkami morskimi (1965-67). Pracę w Instytucie rozpoczął w 1972, jako główny konstruktor, kierownik Pracowni Podwozi (1978), adiunkt (1979), kierownik Zakładu Podwozi (1987). Pod jego kierunkiem opracowano podwozia samolotów MD-12, TS-11 Iskra, PZL-104 Wilga, PZL-106 Kruk oraz śmigłowca W-3 Sokół. W 1979 został zastępcą

głównego konstruktora samolotu I-22 Iryda ds. podwozia. W 1955 został laureatem Zespołowej Nagrody Państwowej II stopnia w dziedzinie techniki. Jest twórcą i współtwórcą 12 wynalazków i 2 wzorów użytkowych. Przeszedł na emeryturę w 1989. Pracował na pół etatu do 1994 roku.

---

Inż. **Roman Sznee** (1912-2005). Pracę zawodową rozpoczął od stanowiska technika w Instytucie Techniki Szybownictwa we Lwowie. Studia ukończył w 1938 roku i pracował już jako inżynier w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Większą część wojny przetrwał na stanowisku kierowniczym w stacji obsługi gazociągu w Rozwadowie nad Dniestrem. W 1947 podjął pracę w warszawskim biurze konstrukcyjnym Centralnego Studium Samolotów. Następnie został skierowany do PZL w Mielcu, gdzie tłumaczył z rosyjskiego opracowania remontowej dokumentacji bombowców nurkujących Pe-2. Ponownie wrócił do Warszawy i rozpoczął pracę w WSK Okęcie a potem od 1953 roku w Instytucie Lotnictwa. Pod czujnym okiem Tadeusza Sołtyka uczestniczył w pracach projektowych dla szkolnictwa wojskowego nad samolotem szkolno-treningowym TS-8 Bies. Następnie piastował stanowisko Głównego Konstruktora Ośrodka Konstrukcji Lotniczych przy WSK Okęcie. Pracował nad stworzeniem pierwszego polskiego samolotu z napędem odrzutowym TS-11 Iskra. Zmarł w Warszawie w wieku 93 lat.

---

Prof. dr hab. inż. **Kazimierz Szumański** – pracownik naukowy Instytutu Lotnictwa. Absolwent Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej, doktorat obronił w 1974, habilitację w 1992, tytuł profesora nauk technicznych uzyskał w 2005. W 1961–1966 pracował jako konstruktor w samolotowym biurze prototypowym PZL-Okęcie. W Instytucie Lotnictwa od 1966. Specjalizuje się w tematyce śmigłowej w dziedzinie mechaniki lotu, optymalizacji konstrukcji, symulacji i badań w warunkach granicznych. Stanowiska: docenta – od 1976, profesora – od 1997, zastępcy dyrektora Instytutu Lotnictwa ds. naukowych 1994–1995, pełnomocnika dyrektora Instytutu Lotnictwa do spraw Techniki Śmigłowej – od 1995. Jako szczególne osiągnięcia wymienić należy: ponad 40-letnią efektywną współpracę z przemysłem lotniczym a szczególnie z wytwórnią śmigłowców PZL-Świdnik S.A.; aktywną działalność naukową i dydaktyczną w Instytucie Lotnictwa i na uczelniach (m.in. Politechnika Lubelska); prowadzenie Wydawnictw Naukowych Instytutu Lotnictwa – na stanowisku redaktora naczelnego od 1995; utworzenie, organizacja i kierowanie Polskim Stowarzyszeniem Wiroplątowym – funkcja prezesa od 1996; uznanie w kraju i za granicą za osiągnięcia naukowe i wdrożenia potwierdzone wyróżnieniami zawodowymi, takimi jak: nagrody w konkursach na najlepsze prace, nagrody MEN, PAN i in. Opublikował ponad 100 prac naukowych i kilka monografii. Jest wieloletnim członkiem Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa a obecnie jej wiceprzewodniczącym.

---

Pilot doświadczalny **Jerzy Szymankiewicz** (1918-2003). Ukończył w 1939 Szkołę Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie i we wrześniu ewakuowany został do Rumunii, a następnie do Francji i W. Brytanii. Po przeszkoleniu latał na samolotach Spitfire różnych wersji w dywizjonach 316, 302 i 317. Wykonał 298 lotów, w tym 179 bojowych. Odznaczony został Krzyżem Virtuti Militari, czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz brytyjskim DFC. Pod koniec wojny został ciężko ranny, ale powrócił na lotnisko. Był przedostatnim dowódcą Dywizjonu 302. Po powrocie do kraju został zatrudniony w PLL LOT i należał do tych pilotów, którzy w ramach zlecenia wykonywali loty w Instytucie Lotnictwa (wówczas w Głównym Instytucie Lotnictwa). Wykonał pierwszy lot na motoszybowcu Pegaz i samolocie CSS-11. W latach pięćdziesiątych zabroniono mu latać. Po okresie stalinowskim powrócił do lotnictwa. Pracował na różnych stanowiskach w lotnictwie sanitarnym (dyrektor do spraw technicznych), latał jako pilot samolotów sanitarnych a po przeszkoleniu – śmigłowców. Wykonał kilka tysięcy lotów ratowniczych. 1 czerwca 1972 zatrudniony został w Instytucie Lotnictwa jako pilot doświadczalny. Wykonywał loty różnego typu m.in. badania aparatury rolniczej oraz loty dyspozycyjne. Pracował w Instytucie do przejścia na emeryturę w 1979. Później latał jeszcze w ZUA w Afryce. Zmarł w Warszawie.

---

Mgr inż. **Grzegorz Szymanowski** (ur. 1945), specjalista silników przemysłowych i siłowni. Uzyskał dyplom magistra inżyniera na Politechnice Warszawskiej, Wydział MEiL w 1969. Po studiach pracował m.in. w WZM Delta, Przemysłowym Instytucie Elektrotechniki i Przedsiębiorstwie Montażu Elektrowni i Urządzeń Przemysłowych „Energomontaż Północ”. Zrealizował montaż i uruchomienie elektrowni 2 x 60 MW w Indiach (Roukela, Orissa), zorganizował produkcję urządzeń technologicznych pierwszej w Polsce instalacji mokrego odsiarczania spalin dla Elektrowni Bełchatów, zrealizował uruchomienie nowatorskiej instalacji ochrony katodowej podziemnych rurociągów tłoczni gazu – Kondracki. Od 2001 administrator



Grupy Problemowej EDC. Wniósł znaczący wkład w organizację i rozwój EDC, które znacznie (4-krotnie) zwiększyło zatrudnienie inżynierów, a wysoka wartość świadczonych usług inżynierskich stale wzrasta.

---

Inż. pil. doświadczalny **Antoni Śmigiel** (1933-1957). Po ukończeniu studiów na Politechnice Warszawskiej zatrudniony został w 1956 w Zakładzie Badań w Locie. Był wówczas znanym pilotem sportowym, posiadaczem diamentowej odznaki szybowcowej. Wraz z pilotem śmigłowcowym (pierwszym wyszkolonym w Polsce) mgr. inż. Ryszardem Witkowskim zatrudniony został w utworzonej Pracowni Śmigłowcowej. Przeszedł przeszkolenie na śmigłowcach w 1956. Przyprowadził do Instytutu w 1957 śmigłowiec SM-1 (SP-SAD), który przeznaczony był w Instytucie do różnych zadań. W Instytucie były wówczas trzy prototypy śmigłowców doświadczalnych: wykonujący po odbudowie krótkie loty SP-GIL, będący w fazie naziemnych prób BŻ-4 Żuk i mały śmigłowiec z napędem wirnika za pomocą silników strumieniowych, do którego prób naziemnych przystąpił inż. Antoni Śmigiel. Śmigłowiec zamocowano na koźle z grubych belek chroniących pilota zdalnie sterującego wirnikami i napędem. Podejrzewano, że pojawiające się w pierwszych próbach drgania spowodowane są układem zdalnego sterowania. Inż. Antoni Śmigiel zajął więc miejsce w fotelu pilota, co było tragicznym błędem. Podczas próby urwał się jeden z silników, a niewyważenie, jakie wystąpiło, spowodowało wybuchowe zniszczenie konstrukcji i śmierć pilota. Antoni Śmigiel był człowiekiem koleżeńskim i lubianym. Jego otoczenie bardzo mocno odczuło tę stratę.

---

Mgr inż. **Jerzy Świdziński** (1923-2002), konstruktor samolotów. Rozpoczął studia na Politechnice Łódzkiej w 1945 a dyplom uzyskał w 1952. Podczas studiów pracował w LWD przy konstrukcji samolotu Żuraw. W 1952 roku rozpoczął pracę w biurze konstrukcyjnym w Instytucie Lotnictwa, pod kierunkiem Tadeusza Sołtyka. Uczestniczył w projektowaniu samolotów: Junak 3, Chwał (niezrealizowany Junak z chowanym podwoziem), S-13, TS-8 Bies, TS-10 Goniec (niezrealizowana wersja dyspozycyjno-łącznikowa samolotu Bies). Był zastępcą Tadeusza Sołtyka podczas projektowania samolotu TS-11 Iskra. Dzięki jego zdolnościom rysunkowym Iskra zawdzięcza, w dużej mierze swoje smukłe kształty. Po przerwaniu prac nad samolotem Grot uruchamiał z ramienia WSK-Okęcie produkcję Wilgi 2 w Indonezji. W 1970 został przeniesiony do Instytutu Lotnictwa i jako główny konstruktor uczestniczył w projektowaniu samolotu rolniczego M-14 a następnie latającego laboratorium Lala-1. W latach 1974-1975 pracował w Zakładzie Usług Agrolotniczych w Egipcie, a od 1975 roku aż do przejścia na emeryturę w 1991 roku w PLL „Lot”.

---

Pilot, spadochronowy skoczek doświadczalny **Witold Tracz** (1928-2002). Podczas wojny działał w ruchu oporu, za co otrzymał Krzyż Walecznych. Po wojnie ukończył kurs instruktorów spadochronowych w Technicznej Szkole Lotniczej i po wyjściu z wojska zatrudniony został w Aeroklubie Warszawskim jako instruktor spadochronowy. Od 1952 był skoczkiem doświadczalnym. Uprawiał także spadochroniarstwo wyczynowe. Ukończył też kurs pilotażu motorowego i uzyskał uprawnienia instruktora. Od sierpnia 1965 pracował w Instytucie Lotnictwa jako specjalista od spraw spadochronowych, pilot i instruktor. W 1972 uzyskał uprawnienia pilota doświadczalnego i wykonywał doświadczalne loty zespołowe a następnie samodzielne. Do przejścia na emeryturę w 1994 wykonał 583 skoki, w tym 464 doświadczalne. Wykonał loty o łącznym czasie 8000 godzin, z czego około 1500 godzin stanowiły loty doświadczalne. Napisał podręcznik „Wyszkolenie spadochronowe”. Zmarł w Warszawie.

---

Pilot doświadczalny **Aleksander Wąsowicz** (1918-1963). Przed wojną ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. We wrześniu 1939 przydzielony do 1 Pułku Lotniczego wykonał jeden lot bojowy. Podczas wojny był żołnierzem ZWZ i później AK. W nocy z 3 na 4 maja 1944 dowodził oddziałem specjalnym składającym się z 18 żołnierzy, który zaatakował lotnisko Bielany niszcząc w ciągu 7 minut 5 samolotów transportowych Ju-52 i uszkodzając 3 bez własnych strat. Za wzorowe wykonanie tego zadania Aleksander Wąsowicz został awansowany do stopnia podporucznika pilota i odznaczony Krzyżem Walecznych. Po wojnie, po ukończeniu unifikacyjnego kursu instruktorów, pracował jako jeden z czołowych instruktorów w różnych ośrodkach szkoleniowych i pełnił funkcję kierownika sekcji samolotowej Aeroklubu Warszawskiego do usunięcia go z lotnictwa w ramach represji okresu stalinowskiego. Po tym okresie przywrócono go do pracy w Aeroklubie Warszawskim. W listopadzie 1956 zatrudniony został jako pilot doświadczalny w Instytucie Lotnictwa. Był pilotem perfekcyjnym, znakomitym instruktorem (nie przerwał działalności w lotnictwie sportowym). Wykonywał loty doświadczalne



na różnych samolotach. Oblatał wraz z Andrzejem Ablańskim pierwszy prototyp samolotu MD-12. 17 września 1963 r. był drugim pilotem w locie doświadczalnym tego samolotu z pozostałą załogą z WSK-Okęcie – pierwszym pilotem Mieczysławem Miłozem, kierownikiem próby Jerzym Żupańskim oraz obserwatorami Jerzym Hołowienko i Jadwigą Sajewską. Podczas lotu wystąpił flatter usterzenia a w jego efekcie dezintegracja samolotu i śmierć całej załogi. Przelatał 2568 godzin na 56 typach samolotów.

---

Mgr inż. **Jerzy Winiarski** (1924-2012), specjalista obliczeń aerodynamicznych samolotów. W czasie wojny wywieziony do Niemiec, pracował tam jako przymusowy robotnik. Dyplom inżyniera mechanika otrzymał na Politechnice Warszawskiej w 1951, a magistra w 1961 (po studiach zaocznych). W latach 1950-1951 był asystentem na Politechnice, a w latach 1951-1954 pracował w PLL „LOT”. Od 1954 został zatrudniony w biurze konstrukcyjnym, działającym pod kierunkiem Tadeusza Sołtyka w Instytucie Lotnictwa. Następnie pracował w WSK-Okęcie, po przeniesieniu tam całego biura, jako kierownik grupy obliczeniowej. Zajmował się obliczeniami aerodynamicznymi samolotu TS-11 Iskra, następnie samolotu TS-16 Grot. Po przerwaniu opracowania tego samolotu i rozwiązaniu biura, przeszedł w 1967 ponownie do Instytutu Lotnictwa. Tu jako kierownik grupy problemowej prowadził obliczenia aerodynamiczne ciężkiego samolotu rolniczego M-14 i brał udział w opracowaniu wstępnego projektu samolotu rolniczego PZL-106. Następnie kierował analizami i obliczeniami aerodynamicznymi samolotu I-22 Iryda. Był zastępcą głównego konstruktora do spraw obliczeń aerodynamicznych i mechaniki lotu. Przeszedł na emeryturę w 1990 roku, ale nadal pracował w Instytucie Lotnictwa przy obliczeniach zmodernizowanej wersji Irydy.

---

Dr hab. inż., prof. nadzw. **Witold Wiśniowski** (ur. 1947), specjalista w dziedzinie badania własności dynamicznych konstrukcji lotniczych. Ukończył Liceum Ogólnokształcące w Krynicy, Szkołę Muzyczną w Nowym Sączu oraz Lotnicze Przesposobienie Wojskowe w Aeroklubie Podhalańskim. Współtwórca Modelarni i Klubu Lotniczego „Zefirek” w Muszynie. Dyplom magistra inżyniera uzyskał w 1971 na Politechnice Warszawskiej, na Wydziale MEiL w specjalności samoloty i śmigłowce, dyplom magistra matematyki uzyskał w 1977 na Uniwersytecie Warszawskim. W 1971 rozpoczął pracę w Instytucie Lotnictwa. Kierownik i współtwórca Pracowni Prób Rezonansowych. Pod jego kierownictwem przeprowadzono badania rezonansowe szeregu samolotów, śmigłowców i szybowców. W 1980 obronił na Politechnice Warszawskiej pracę doktorską pt. „Identyfikacja własności dynamicznych układów mechanicznych metodą badań rezonansowych”. Autor kilkudziesięciu publikacji naukowych i patentów. Od 1981 kierownik Zakładu Wytrzymałości. Od listopada 1990 zastępca dyrektora ds. naukowych, od 1993 dyrektor Instytutu Lotnictwa. Inicjator strategii i kooperacji międzynarodowej, stwarzającej możliwość konkurencji na międzynarodowym rynku usług inżynierskich i badań naukowych. Współorganizator polsko-amerykańskich konferencji technicznych. Autor kilkunastu publikacji z zakresu kooperacji międzynarodowej i zarządzania.

---

Mgr inż. **Ryszard Witkowski** (ur. 1926), pilot doświadczalny, specjalista badań śmigłowców. Podczas wojny żołnierz AK, wyróżniony tytułem „Sprawiedliwy wśród narodów świata”. Ukończył szkołę inżynierską im. Wawelberga i Rotwanda, a następnie na Politechnice Warszawskiej uzyskał dyplom magistra inżyniera w 1962. Podczas studiów wyszkolił się w pilotażu sportowym. Brał udział w zawodach. W 1949 rozpoczął pracę w Głównym Instytucie Lotnictwa. W związku z przynależnością do AK został aresztowany i zwolniony z Instytutu. Powtórnie przyjęty do Instytutu Lotnictwa w 1955. Przeszkolony w pilotażu śmigłowców, prowadził badania i certyfikację śmigłowców: SP-GIL, BŻ-4 Żuk, SM-1, SM-2, Mi-2 oraz w ZSRR: Ka-26. Wykonawca licznych eksperymentalnych operacji śmigłowcowych w kraju i za granicą. Przeszedł na emeryturę w 1986. Pilot sportowy, posiadacz Złotej Odznaki Szybowcowej z Trzema Diamentami. Działacz społeczny. Twórca i prezes Klubu Pilotów Doświadczalnych SIMP troszczący się o pamięć pilotów, wiceprezes Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. Autor książek z dziedziny techniki śmigłowcowej, m.in.: Wprowadzenie do wiedzy o śmigłowcach, Historia śmigłowca oraz wspomnień – pamiętnika, pt. Sześć stopni swobody II.

---

Prof. dr hab. inż. **Piotr Wolański** ur. w 1942, absolwent wydziału MEiL Politechniki Warszawskiej, doktorat 1971, habilitacja 1979, tytuł profesora 1989. Od 1981 docent, od 1989 profesor nadzwyczajny, a od 1993 profesor zwyczajny w Instytucie Techniki Ciepłej PW, od 1992 profesor w Instytucie Lotnictwa

w Warszawie. Działalność naukowa w zakresie spalania, wybuchów, silników spalinowych, astrofizyki i metod diagnostyki procesów spalania. Realizator grantów z USA i Unii Europejskiej oraz jednego w ramach British Council. Opiekun nad studenckimi badaniami w warunkach mikrogravitacji. Od 1982 do chwili obecnej kierownik Zakładu Silników Lotniczych Instytutu Techniki Ciepłej Politechniki Warszawskiej. Prodziekan Wydziału MEiL w 1980–1984; Dziekan Wydziału MEiL w 1987–90. Członek Komisji Senackiej ds. Współpracy z Zagranicą (1987–90 oraz 1999–2002). Prorektor Politechniki Warszawskiej w 2003-2006. Członek wielu stowarzyszeń naukowych w kraju i za granicą. Przewodniczący Rady Naukowej Instytutu w latach 1999–2003. Autor i współautor czterech monografii oraz ponad 200 publikacji.

---

Doc. dr inż. **Jerzy Wolf** (1926-2004), specjalista w dziedzinie aerodynamiki i konstrukcji lotni i motolotni. Uzyskał dyplom magistra inżyniera na Politechnice Łódzkiej (na Wydziale Maszyn Roboczych i Pojazdów) w 1951. Pracę w Instytucie Lotnictwa rozpoczął w 1951, początkowo w Dziale Silników. Opracował konstrukcję tłumika hamowni silników odrzutowych. Pracę doktorską pt. „Przeponowe wymienniki równoległo-prądowe” obronił w 1962 na Politechnice Warszawskiej. Pracował również w dziedzinie agrolotnictwa – badań na ruchomym stanowisku (samochód z zabudowanym wiotkim skrzydłem) wpływu wirów na wyrzut granulatów i oprysku upraw. W latach 1973-1985 był kierownikiem Zakładu Prognozowania w Instytucie. W latach 1987-1990 był kierownikiem Pracowni Miękkopłatów w Zakładzie Badań w Locie. W 1990 przeszedł na emeryturę. Jego pasją były lotnie i motolotnie. Brał udział w konferencjach międzynarodowych na ich temat. Konstruował lotnie oraz motolotnie o oryginalnej konstrukcji – tzw. wychyłopłaty, sterowane za pomocą konwencjonalnych sterownic z kabiny pilota. Sam je badał w powietrzu. Podczas badań miał kilka wypadków, które nie zrażały go jednak i ciągle ponawiał próby. Ostatnia próba, 29 lipca 2004 skończyła się tragicznie.

---

Prof. dr inż. **Kazimierz Wolski** (1887-1979) rozpoczął studia przed pierwszą wojną światową. Podczas wojny pracował jako konstruktor lotniczy w Rosji. Po wojnie od 1919 pracował w Dziale Naukowo-Badawczym przy Sekcji Żeglugi Napowietrznej, a następnie w Departamencie Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych. W 1921-26 był kierownikiem laboratorium wytrzymałości w Wojskowej Centrali Badań Lotniczych, a po jej przekształceniu w Instytut Badań Technicznych Lotnictwa kierownikiem stacji technologicznej, później w ITL Oddziału Technologii i Materiałów Lotniczych (1926-1939). Zajmował się różnymi problemami zarówno w dziedzinie lotnictwa, jak i w dziedzinach pokrewnych. Podczas wojny przebywał we Francji i pracował w przemyśle lotniczym. Po powrocie do kraju w kwietniu 1946 rozpoczął pracę w Instytucie Technicznym Lotnictwa jako kierownik laboratorium a później Oddziału Dynamiki. Od 1947 prowadził działalność dydaktyczną na Politechnice Warszawskiej. W 1948 roku obronił pracę doktorską. W 1955 otrzymał tytuł profesora. W 1960 przeszedł na uczelnianą emeryturę, ale w Instytucie pracował w dalszym ciągu na pół etatu a następnie do 1971 jako konsultant. W Instytucie opracowywał rozmaite problemy i stoiska badawcze (m.in. do badań zmęczenia łopaty śmigłowca SM-1 oraz wagi do tunelu T-3).

---

Dr inż. **Zbigniew Wołesza** (ur. 1957), specjalista w dziedzinie konstrukcji i badań podwozi lotniczych. Uzyskał dyplom magistra inżyniera na Politechnice Warszawskiej, Wydział MEiL w 1981. Pracę w Instytucie Lotnictwa rozpoczął w 1981 jako konstruktor w Zakładzie Konstrukcji Płatowców, kolejno jako asystent, starszy specjalista i od lipca 1994 kierownik Pracowni Podwozi i główny specjalista. W 2002 obronił pracę doktorską na temat symulacji działania hamulca ciernego z kompozytowymi elementami węglowymi. Od 2006 mianowany dyrektorem Centrum Nowych Technologii Instytutu Lotnictwa. Należy podkreślić zasługi dr. inż. Zbigniewa Wołeszy, który kierował Centrum Nowych Technologii Instytutu Lotnictwa, w dziedzinie opracowania nowoczesnych innowacyjnych podwozi lotniczych. Od 2001 kierował programem modernizacji podwozia do samolotu Bryza które zostało z sukcesem wdrożone do produkcji. Jest autorem nowatorskiej koncepcji amortyzatora adaptacyjnego. Wraz z IPPT PAN oraz z pięcioma partnerami z Unii Europejskiej (Anglia, Francja, Niemcy) uzyskał realizowany grant ALAND, dotyczący amortyzatorów nowej generacji. Amortyzatory tego rodzaju zastosowano po raz pierwszy na świecie w samolocie M-28 Skytruck. Firma amerykańska Sikorsky zamierza je wprowadzić w swoich śmigłowcach. Firmy podwoziowe tj. Goodrich, Messier Dowty oraz producenci samolotów zainteresowani są amortyzatorami tego typu w swoich konstrukcjach.

---



Prof. dr inż. **Stanisław Wójcicki** (1922-2009) W 1946 ukończył Politechnikę Łódzką i uzyskał tytuł inżyniera mechanika. W tym samym roku rozpoczął pracę w Instytucie Technicznym Lotnictwa (późniejszym Instytucie Lotnictwa), na stanowisku kierownika oddziału a następnie kierownika Zakładu Silników Bezsprężarkowych. Zajmował się zagadnieniami spalania w silnikach pulsacyjnych, strumieniowych i raketowych. Pracując w Instytucie, obronił pracę doktorską i został zatrudniony jako asystent na Politechnice Warszawskiej w Katedrze Termodynamiki. Pod jego kierunkiem opracowano szereg silników pulsacyjnych, strumieniowych, m.in. do napędu śmigłowca doświadczalnego Trzmiel, wykonywano prace z dziedziny techniki raketowej, m.in. kierowany pocisk przeciwpancerny Diament. W 1964 został profesorem nadzwyczajnym Politechniki Warszawskiej. Opublikował kilka artykułów i kilka książek m.in. Zasady eksperymentu, Spalanie. Przez kilka kadencji był przewodniczącym Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa. We wrześniu 1968 roku zwolnił się z Instytutu Lotnictwa i przez wiele lat pełnił obowiązki konsultanta. Na początku lat osiemdziesiątych wyjechał do USA, gdzie do przejścia na emeryturę wykładał na Washington State University, Pullman, WA.

Doc. dr inż. **Henryk Zatyka** (1924-2015), specjalista w dziedzinie spawalnictwa. W czasie wojny w AK. Dyplom inżyniera uzyskał w Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda w 1949, a magistra inżyniera na Politechnice Warszawskiej w 1956. Doktorat obronił w 1987. Początkowo w 1951-1955 zatrudniony w Ministerstwie Przemysłu Ciężkiego, przy uruchamianiu produkcji licencyjnej samolotów Lim. W Instytucie rozpoczął pracę w 1955, gdzie zajmował się spawalnictwem. Był kierownikiem pracowni spawalniczej, jako adiunkt (1962), a później docent (1976), od 1974 także kierownikiem Zakładu Połączeń i Technologii. Henryk Zatyka prowadził prace w dziedzinie nowych metod łączenia metali: spawania wiązką elektronów, spawania elementów cienkościennych w atmosferze obojętnej (wykonano 120 urządzeń skierowanych do pracy w przemyśle) i in. Przez wiele lat był przewodniczącym Sekcji Spawalniczej SIMP i przewodniczącym Rady Programowej „Przeglądu Spawalniczego”.

Dr inż. **Jerzy Zięborak** (ur. 1928 – 2017), pilot doświadczalny, specjalista badań w locie samolotów. Podczas wojny w AK. Brał udział w Powstaniu Warszawskim, w zgrupowaniu AK Krybar, został ranny. Po powstaniu w obozie jenieckim. Po wojnie w obozie wojskowym dla małoletnich. Po powrocie do kraju po otrzymaniu świadectwa dojrzałości studiował na Politechnice Warszawskiej i uzyskał dyplom inżyniera w 1953. W tym samym roku podjął pracę w Instytucie Lotnictwa, w Zakładzie Badań w Locie. Licencję pilota instruktora otrzymał w Aeroklubie Warszawskim w 1956 r., a uprawnienia pilota doświadczalnego w 1958. Długoletni kierownik pracowni badań samolotów. Był delegowany do Egiptu. Po powrocie brał udział w badaniach samolotów rolniczych Lala-1, PZL-106 Kruk, M-15. Po przeszkoleniu w ZSRR na samolocie Jak-40, brał udział w przystosowaniu tego samolotu do badań silników K-15, a następnie przeprowadzał próby silnika K-15 na tym samolocie. W 1974 obronił pracę doktorską na Politechnice Wrocławskiej. Przez wiele lat był wykładowcą na kursach dla pilotów doświadczalnych. Napisał dwie książki dotyczące szkolenia pilotów doświadczalnych. Na emeryturę przeszedł w 1998.

Mgr inż. **Bronisław Żurakowski** urodził się w 1911 r. Jeszcze podczas studiów rozpoczął pracę w biurze konstrukcyjnym Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, z których pochodziły samoloty RWD. Pierwszą jego pracą było projektowanie kilku zespołów do przerabianego samolotu obserwacyjno-łącznikowego RWD-14. Następną – opracowanie konstrukcji i wykonanie obliczeń (według szkicu ofertowego inż. Stanisława Rogalskiego) szkolno-akrobacyjnego samolotu RWD-17 o układzie konstrukcyjnym zbliżonym do samolotu RWD-8. Samolot, po próbach w locie, zbudowany został w liczbie 25 sztuk. Następnym zadaniem była przeróbka samolotu RWD-13 na samolot sanitarny. Do września 1939 zbudowano 15 sztuk samolotów RWD-13S. Na jesieni 1937 zaprojektował do prototypu RWD-9 eksperymentalne, pierwsze w Polsce, trójpodporowe podwozie. Kolejną pracą było zaprojektowanie pływakowej wersji RWD-17W. Jej prototyp oblatano w czerwcu 1938, do września 1939 zbudowano 5 egzemplarzy dla Marynarki Wojennej, która nie zdążyła ich odebrać. Do samolotu RWD-17 zaprojektował w zimie 1938-1939 nowy płat, polepszający właściwości samolotu w szybkich figurach akrobacji. Miał on wejść do produkcji pod oznaczeniem RWD-17bis jesienią 1939. Podczas wojny przebywał w Warszawie. Był od listopada 1942 roku żołnierzem AK, w czasie powstania warszawskiego został ranny i ewakuowany z Warszawy. Powrócił do niej w 1946 i podjął pracę w Wydziale Lotniczym Komendy Głównej ZHP. Współpracował z inż. Tadeuszem Chylińskim przy projektowaniu motoszybowca Pegaz i pilotował go w pierwszym jego locie. Po podjęciu się w Instytucie zadania opracowania śmigłowca SP-GIL, miał zasadniczy wpływ na przebieg prac. Pomyślne loty tego śmigłowca przyniosły mu w 1953 Nagrodę Państwową II stopnia. Podjęte przez Bronisława Żurakowskiego w latach 1952-53 studia





nad nowymi śmigłowcami doprowadziły do określenia wymagań na wielozadaniowy śmigłowiec BŻ-4 i utworzenia w Instytucie śmigłowcowego biura konstrukcyjnego pod jego kierownictwem. Prototypy zbudowano w Instytucie i podjęto próby naziemne. Kontynuowano je po przeniesieniu biur konstrukcyjnych do WSK Okęcie. Trudności z zespołem napędowym, problemy z układem nośnym spowodowały przedłużenie się prób naziemnych i dopiero w lutym 1959 śmigłowiec został oblatany. Jednak w tym czasie uruchomiono w Świdniku produkcję licencyjnych śmigłowców SM-1 i prace nad BŻ-4 zostały przerwane. Po zlikwidowaniu w WSK-Okęcie konstrukcyjnego biura śmigłowcowego, pracował w konstrukcyjnych biurach płatowcowych tej wytwórni. Opracował wraz z mgr. inż. Andrzejem Frydrychewiczem samolot wielozadaniowy PZL 104 Wilga 2, a następnie jego rozwojowe wersje Wilga 3 i Wilga 35. W związku z działaniami zmierzającymi do likwidacji produkcji lotniczej w WSK-Okęcie i służbowym przeniesieniem konstruktorów lotniczych, powrócił w kwietniu 1970 do pracy w Instytucie Lotnictwa. W latach 1970-1976 zajmował stanowisko głównego konstruktora do spraw śmigłowcowych i brał udział w ustalaniu wymagań taktyczno-technicznych śmigłowca W-3 Sokół oraz uczestniczył w PZL-Świdnik w opracowaniu projektu wstępnego tego śmigłowca. Po przejściu na emeryturę, pracował nadal w Instytucie, w Zakładzie Badań w Locie, zajmując się problematyką śmigłowcową. Podsumowaniem dorobku konstrukcyjnego mgr. inż. Bronisława Żurakowskiego jest 12 typów statków latających, w których tworzeniu brał udział, wyprodukowanych ogółem w liczbie 1200 egzemplarzy.

---

Dr nauk techn. **Jerzy Żółtak** (ur. 1956), specjalista w dziedzinie aerodynamiki numerycznej. W Instytucie Lotnictwa pracuje od ukończenia studiów na Uniwersytecie Warszawskim w 1980. Od 1993 kierownik pracowni aerodynamiki numerycznej w Zakładzie Aerodynamiki. Pracę doktorską obronił (WAT) w 1998. Jest autorem bądź współautorem nowoczesnej technologii projektowania nadkrytycznego skrzydła wykorzystanej przy opracowaniu samolotów I-22 Iryda i Kobra 2000, profili aerodynamicznych o ulepszonych własnościach aerodynamicznych wykorzystanych w projektach modernizacji samolotów I-22 Iryda, TS-11 Iskra, w projekcie Kobra 2000, w samolocie I-23 Manager. Kieruje zespołem uczestniczącym w pracach nad europejskim samolotem transportowym A400M, realizowanym przez EADS. Od 1996 bierze udział w Ramowych Programach Unii Europejskiej (COPERNICUS, HiReTT, HELIX).

