

REJESTR DOTYCZY:

CIOŁKOSZ Zbysław, Maria

s/c Kaspra i Marii

z d. Idzikowskich

23 marca 1902 w Krakowie

kraj: POLSKA

+ nagle 25 czerwca 1960 w Seattle, Wash. U.S.

kraj: U.S.

pochowany: Riverton ~~GREENHILL~~ Crest Cemetery

nr grobu:

Nr rejestracyjny

16 60
...../.....

4330

Nota zamieszczona:

w tomieI.....

częścipierwsza

Indeks

INŻYNIEROWIE/ konstr.lotn./

Copyright: 1970

B.O. Jeżewski

Źródła i bibliografia c.d.:

znak rozpoznawczy

Uwagi:

CP

ś. † P.

ZBYSŁAW MARIA CIOŁKOSZ

inżynier mechanik, konstruktor lotniczy

urodzony 23 marca 1902 w Krakowie, zmarł po krótkich cierpieniach w szpitalu w Seattle, Wash. Pogrzeb odbył się 30 czerwca 1960 na cmentarzu Riverton Crest Cemetery w Seattle, Wash.

Nabożeństwo żałobne odbędzie się w sobotę 16 lipca o godz. 9.30 rano w Brompton Oratory w Londynie w kaplicy Matki Boskiej.

o czym zawiadamiają pogrążeni w bólu i żalobie
ŻONA W AMERYCE
BRAT I BRATOWA W ANGLII.

8103

Źródła i bibliografia:

Dziennik Polski 18.7.60 - nekrolog /żona w Ameryce,
brat i bratowa w Anglii/

Dziennik Polski 20.7.60 - wspomnienie

znak rozpoznawczy

18/18. VII.60/

18/20.VII.60/

Śp. Zbysław Ciołkosz

Dnia 25 czerwca br. zmarł nagle w Seattle, Washington, U.S.A. inż. Zbysław Maria Ciołkosz, wybitny polski konstruktor lotniczy.

Zbysław Ciołkosz urodził się w r. 1902 w Krakowie. W r. 1923 uzyskał dyplom inżyniera na wydziale mechanicznym Politechniki Lwowskiej, następnie odbył praktykę w przemyśle maszynowym w firmie Hotchkiss w Paryżu. Po powrocie do Polski w r. 1926 pracował jako konstruktor w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej. Później wyjechał do Stanów Zjednoczonych na dalsze studia, uzyskując w r. 1930 na uniwersytecie Ann Arbor w Michigan dyplom inżyniera konstrukcji lotniczych. Powróciwszy do Polski pracował na stanowisku głównego konstruktora PWS — do jesieni r. 1932; jako niezależny konstruktor w PZL Warszawa-Okęcie, i jako dyrektor Biura Studiów powstałej w r. 1935 Lubelskiej Wytwórni Samolotów. Pod koniec r. 1938 inż. Ciołkosz powrócił do PWS na stanowisko dyrektora Studium Doświadczalnego.

Po klęsce wrześniowej inż. Ciołkosz pracował jako konstruktor w zakładach francuskich S.N.C.A.M. w Tuluzie. Następnie w Londynie przeprowadzał z ramienia Min. Pra-

spraw lotnictwa w Międzysojusznym Komitecie dla Spraw Rozejmu, którego zadaniem było przygotowanie gospodarczego rozbrojenia Niemiec.

Po zakończeniu działań wojennych inż. Ciołkosz pracował do r. 1948 na stanowisku konstruktora w dziale lotniczym zakładów English Electric w Preston. W r. 1948 wyjechał do Stanów Zjednoczonych. Tam pracował jako szef Konstrukcji i Analizy w Piasecki Helicopter Corporation w Morton i Filadelfii do r. 1957, następnie w latach 1957-59 na stanowisku szefa Biura Projektów Wstępnych Oddziału Doświadczalnego zakładów Hiller Aircraft Corporation w Palo Alto, a ostatnio od końca r. 1959 w Aero-Space Division zakładów Boeing Aircraft Corporation w Seattle, Washington. Na tym stanowisku zastała go śmierć.

Inż. Zbysław Ciołkosz był twórcą szeregu udanych samolotów polskich. Zajmuje on specjalne miejsce w historii lotnictwa polskiego jako konstruktor pierwszego polskiego samolotu komunikacyjnego, górnopłata PWS-20, oblatanego 12 marca 1929 r.; pierwszego polskiego samolotu z chowanym podwoziem, trójsilnikowego górnopłata komunikacyjnego PZL-27, wypróbowanego w połowie r. 1934 i pierwszego polskiego bombowca dwusilnikowego PZL-30 „Zubr”, oblatanego w marcu r. 1936. Był on także współkonstruktorem pierwszego samolotu oryginalnego pomysłu opracowanego przez biuro studiów PWS w r. 1926, górnopłata myśliwsko - rozpoznawczego PWS-1, który nagrodzony był 1-szą nagrodą na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu, oraz twórcą samolotu komunikacyjnego PWS-24, który wszedł do produkcji i wprowadzony był na linie wewnętrzne P.L.L. „Lot” dn. 1 maja 1933 r. W latach bezpośrednio przed II wojną światową inż. Ciołkosz opracował samolot sanitarny LWS-2, który w r. 1938 na międzynarodowym konkursie lotnictwa sanitarnego w Belgii zdobył Puchar Raphaella, oraz samolot rozpoznawczy LWS-3 „Mewa”, który zamówiony był w ilości 200 sztuk dla lotnictwa polskiego i 60 sztuk dla lotnictwa bułgarskiego. Pierwsza seria 40 „Mew” była na ukończeniu w chwili wybuchu wojny. Ostatnim projektem inż. Ciołkosza opracowanym w Polsce było studium niezwykle ciekawego dwukadłubowego lekkiego bombowca PWS konstrukcji całkowicie drewnianej.

Podczas wojny inż. Ciołkosz zdobył sobie powszechne uznanie pracami teoretycznymi na temat komunikacji i przemysłu lotniczego. W r. 1942, jako przewodniczący Komisji Lotniczej Stowarzyszenia Techników Polskich, zorganizował Kongres Techniczny Lotnictwa, któremu przewodniczył, poświęcony przyszłości polskiego przemysłu lotniczego. Jego publikacje „Poland's Share in Pre-War Air Transport”, „Plans for a Post-War Civil Airport in Warsaw”, a szczególnie opracowany przez niego atlas „Poland's Possible Contribution to Future Air Transport” wzbudziły niezwykle zainteresowanie i uzyskały bardzo pochlebne opinie prasy fachowej. Jesienią r. 1944 inż. Ciołkosz reprezentował Polskę na Międzynarodowej Konferencji dla Spraw Lotnictwa Cywilnego w Chicago.

Po wojnie, pracując w Stanach Zjednoczonych, inż. Ciołkosz zyskał sobie wielką sławę jako specjalista śmigłowcowy. Za wygłoszony w r. 1953 na dorocznym zjeździe SAE (Society of Automotive Engineers) referat z dziedziny techniki śmigłowcowej został odznaczony Medalem Braci Wright. Był członkiem IAS (Instytutu Wiedzy Lotniczej w Nowym Jorku), AHS (Amerykańskiego Stowarzyszenia Śmigłowcowego) i brytyjskiego R.Ae.S. (Królewskiego Stowarzyszenia Lotniczego).



cy i Opieki społecznej ewakuację polskich inżynierów, techników i robotników przemysłu lotniczego z kontynentu europejskiego do Anglii, Kanady i innych krajów, a potem był dyrektorem Wydziału Lotniczego w Ministerstwie Przemysłu, Handlu i Żeglugi, przygotowując plany rozbudowy lotnictwa i przemysłu lotniczego na okres powojenny. Pracował również jako polski ekspert dla

Ze śmiercią inż. Zbysława Ciołkosza Polska straciła zasłużonego pioniera lotnictwa, który talentem i rzetelną, sumienną pracą przyczynił się do postępu techniki lotniczej i rozwoju rodzimego przemysłu lotniczego, który, pracując w późniejszych latach swego życia poza Krajem, głęboką wiedzą fachową zdobył sobie międzynarodowe uznanie, który przyjacielskim i serdecznym stosunkiem do kolegów i współpracowników zjednał sobie szeroką sympatię i poważanie.

Cześć Jego pamięci!

J. B. Cynk

D.P. 20/7/60

nazwisko i pełne imiona zmarłego, jeśli nazwisko było zmienione podać na pierwszym miejscu rodowe, na drugim, przybrane w nawiasie.

1902 Marzec 23 Kraków

rok, miesiąc, dzień i miejsce urodzenia

skrępow aorcie

powód śmierci

Kaper i Maria z Ładzikowskich

imiona rodziców i nazwisko panińskie matki

żonaty

stan rodzinny (kawaler, żonaty, wdowiec)

1960 Czerw. 25, Seattle, Wash. U.S.

rok, miesiąc, dzień i miejsce śmierci

Riverton Crest Cemetery, Seattle

nazwa cmentarza i nr grobu

Krystyna Pićrowska

imię i nazwisko panińskie żony

imiona, rok i miejsce urodzenia dzieci

ZRÓDŁA, które są znane podpisującemu: nekrologi, artykuły, wydawnictwa (nazwy czasopism i wydawnictw, daty i rok wydania).

Wypełnia redakcja

w Anglii: (Londyn)

"Dziennik Polski", 18.7.60 - nekrolog

"Dziennik Polski", 20.7.60 - wspomnienie

"Sp. Zbysław Ciołkosz" pióra J.B.Cynka

"Orzeł Biały", 21.7.60 - nekrolog

"Orzeł Biały", 28.7.60 - wspomnienie "Sp.

Zbysław Ciołkosz" pióra J.B. Cynka

"Gazeta Niedzielną", 31.7.60 - wspomnienie

"Sp. Zbysław Ciołkosz" pióra J.B.Cynka

"Fotorama", 21.8.60 - wspomnienie "Z żałobnej

karty - Sp.Zbysław Ciołkosz" bez podpisu

"Flight", 29.7.60 - wspomnienie

"The Aeroplane and Astronautics", 22.7.60 -

wspomnienie

w Kanadzie: (Toronto, Ont.)

"Związkowiec", 23.7.60 - wspomnienie "Sp.Zbys-

ław Ciołkosz" pióra J.B.Cynka

w Stanach Zjednoczonych Ameryki: (New York, N.Y.)

"Nowy Świat", 14.7.60 - wspomnienie bez podpisu

"Nowy Świat", 22.7.60 - wspomnienie "Zasłużony

pionier lotnictwa" pióra J.B.Cynka

"IAS News", October 60 - wspomnienie

w Polsce: (Warszawa)

"Skrzydłata Polska", 22.1.61 - wspomnienie

"Lotnicy polscy za granicą", podpis M.Z.

"Technika Lotnicza", listopad - grudzień 60 -

wspomnienie "Sp. Zbysław Ciołkosz" bez podpisu

"Problemy" nr 6 ex 1962 - artykuł "Wilbur

Wright, wynalazca samolotu, w 50-10cie

śmierci", na końcu fotografia Zbysława

Ciołkosza i wzmianka o otrzymaniu przez

niego w 1953 roku medalu braci Wright

oraz data śmierci, podpisany Edmund Jungowski

"Technicum", koniec 70, artykuł "Zbysław Cioł-

kosz (1902 - 1960)" z fotografią, podpisany

J. Kędziński

Wiarygodność powyższych danych stwierdza swym podpisem

9, Balsamir Gardens,

London, S.W.15.

Adam Carlson

15 aug 1971

Śp. Zbysław Ciołkosz

Dnia 25 czerwca br. zmarł nagle w Seattle, Washington, U.S.A. inż. Zbysław Maria Ciołkosz, wybitny polski konstruktor lotniczy.

Zbysław Ciołkosz urodził się w r. 1902 w Krakowie. W r. 1923 uzyskał dyplom inżyniera na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej, następnie odbył praktykę w przemyśle maszynowym w firmie Hotchkiss w Paryżu. Po powrocie do Polski w r. 1926 pracował jako konstruktor w Biurze Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Bielskiej Podlaskiej. Później wyjechał do Stanów Zjednoczonych na dalsze studia, uzyskując w r. 1930 na Uniwersytecie Ann Arbor w Michigan dyplom inżyniera konstrukcji lotniczych. Powróciwszy do Polski pracował na stanowisku głównego konstruktora PWS — do jesieni r. 1932; jako asystent konstruktor w PZL Warszawa-Okęcie, i jako dyrektor Biura Studiów powstałej w r. 1933 Lubelskiej Wytwórni Samolotów. Pod koniec r. 1938 inż. Ciołkosz powrócił do PWS na stanowisko dyrektora Studium Doświadczalnego.

Po klęsce wrześniowej inż. Ciołkosz pracował jako konstruktor w zakładach francuskich S.N.C.A.M. w Tuluzie. Następnie w Londynie przeprowadził z ramienia Min. Pra-

spraw lotnictwa w Międzysojuszniczym Komitecie dla Spraw Rozwoju, którego zadaniem było przygotowanie gospodarczego rozbrojenia Niemiec.

Po zakończeniu działań wojennych inż. Ciołkosz pracował do r. 1948 na stanowisku konstruktora w dziale lotniczym zakładów English Electric w Preston. W r. 1948 wyjechał do Stanów Zjednoczonych. Tam pracował jako szef Konstrukcji i Analizy w Phaeckel Helicopter Corporation w Morton i Filadelfii do r. 1957, następnie w latach 1957-59 na stanowisku szefa Biura Projektów Wstępnych Oddziału Doświadczalnego zakładów Hiller Aircraft Corporation w Palo Alto, a ostatnio od końca r. 1959 w Aero-Space Division zakładów Boeing Aircraft Corporation w Seattle, Washington. Na tym stanowisku zastała go śmierć.

Inż. Zbysław Ciołkosz był twórcą szeregu nudańskich samolotów polskich. Zajmuje on specjalne miejsce w historii lotnictwa polskiego jako konstruktor pierwszego polskiego samolotu komunikacyjnego, górnopłata PWS-20, oblatanego 12 marca 1929 r.; pierwszego polskiego samolotu z chowanym podwoziem, trójśmigłowego górnopłata komunikacyjnego PZL-27, wypróbowanego w polowie r. 1934 i pierwszego polskiego bombowca dwusmigłowego PZL-30 „Zubr”, oblatanego w marcu r. 1936. Był on także współkonstruktorem pierwszego samolotu przylatującego pomysł opracowanego przez biuro studiów PWS w r. 1926, górnopłata myśliwsko-rozpoznawczego PWS-1, który nagrodzony był I-szą nagrodą na Powołanej Wystawie Krajowej w Poznaniu, oraz twórcą samolotu komunikacyjnego PWS-24, który wszedł do produkcji i wprowadzony był na linie wewnętrzne P.L.L. „Lot” do 1 maja 1933 r. W latach bezpośrednio przed II wojną światową inż. Ciołkosz opracował samolot sanitarny LWS-2, który w r. 1938 na międzynarodowym konkursie lotnictwa sanitarnego w Belgii zdobył Puchar Raphaëla, oraz samolot rozpoznawczy LWS-3 „Mewa”, który zamówiony był w ilości 200 sztuk dla lotnictwa polskiego i 60 sztuk dla lotnictwa bułgarskiego. Pierwsza seria 40 „Mew” była na ukończeniu w chwili wybuchu wojny. Ostatnim projektem inż. Ciołkosza opracowanym w Polsce było studium niezwykle ciekawego dwukadłubowego lekkiego bombowca PWS konstruktora kulawki i dyszantki.

Podczas wojny inż. Ciołkosz zdobył sobie powszechne uznanie pracami teoretycznymi na temat komunikacji i przemysłu lotniczego. W r. 1942, jako przewodniczący Komisji Lotniczej Stowarzyszenia Techników Polskich, zorganizował Kongres Techniczny Lotnictwa, któremu przewodniczył, poświęcony przyszłości polskiego przemysłu lotniczego. Jego publikacje „Poland's Share in Pre-War Air Transport”, „Plans for a Post-War Civil Airport in Warsaw”, a szczególnie opracowany przez niego atlas „Poland's Possible Contribution to Future Air Transport” wzbudziły ujemnie zainteresowanie i uzyskały bardzo pochlebne opinie prasy fachowej. Jesienią r. 1944 inż. Ciołkosz reprezentował Polskę na Międzynarodowej Konferencji dla Spraw Lotnictwa Cywilnego w Chicago.

Po wojnie, pracując w Stanach Zjednoczonych, inż. Ciołkosz zyskał sobie wielką sławę jako specjalista śmigłowcowy. Za wygłoszony w r. 1953 na dorocznym zjeździe SAE (Society of Automotive Engineers) referat z dziedziny techniki śmigłowcowej został odznaczony Medalem Braci Wright. Był członkiem IAS (Instytutu Wiedzy Lotniczej w Nowym Jorku), AHS (Amerykańskiego Stowarzyszenia Śmigłowcowego) i brytyjskiego R.Ae.S. (Królewskiego Stowarzyszenia Lotniczego).

Ze śmiercią inż. Zbysława Ciołkosza Polska straciła zasłużonego pioniera lotnictwa, który talentem i rzetelną, sumienną pracą przyczynił się do postępu techniki lotniczej i rozwoju rodzimego przemysłu lotniczego, który, pracując w późniejszych latach swego życia poza Krajem, głęboką wiedzą fachową zdobył sobie międzynarodowe uznanie, który przyjacielskim i serdecznym stosunkiem do kolegów i współpracowników zjednał sobie szeroką sympatię i poważanie.

Ciołkosz, Zbysław



W latach 1930-1932 inż. Ciołkosz był dyrektorem Wydziału Lotniczego w Ministerstwie Przemysłu, Handlu i Żeglugli, przygotowując plany rozbudowy lotnictwa i przemysłu lotniczego na okres powojenny. Pracował również jako polski ekspert dla

Tysiąc lat temu...

wygrał Graczyk, zwycięzca Tour na punkty. Niezwykle było, iż Nencini wdał się w kłótnię (strój bawarski) z pierwszym, równym, etapem i otrzymał go do końca. Edouard, 22 i na plakatach i w górach jest superem.

Ekipa brytyjska nie skończyła wyścigu; 22 i 23 kolary odpadła. Robinson skończył 26. a, Simpson 25.

SLABE WYNIKI BRYTYJCZYKÓW

Lekkoatletyczne mistrzostwa W. Brytanii przyniosły rozczarowanie. Wyniki nie zapowiadają sukcesów na olimpiadzie. W wielu konkurencjach tyczka, oszczep, trójskok, 100 m, 400 m, nie odgrywało nawet wymaganych minimum olimpijskich.

3 mile wygrał Salrat (sensacja) w 13 min, 33 sek. — h. słaby czas. Farrell wygrał 500 j. w 1 min, 49,3 — niedzwyczajny czas. Radford miał na 100 j. 9,7 — wręcz zły czas. Shirley wygrał 3.000 m, z przeszkodami w 8 min, 51 sek. Co jest marnym wynikiem. Wiggs na mile był drugim, za Tabori (Węgier — emigrant) w 4 min, 2 sek.

Na mocy tych wyników tylko zakuci olimpijści mogą liczyć na złoty medal.

SYLWETKI POLSKICH KONSTRUKTORÓW LOTNICZYCH

Zbysław Ciołkosz (1902-1960)

Urodził się 23.III.1902 r. w Krakowie. W 1919 r. ukończył Państwową Szkołę Realną w Tarnowie. Uzyskał dyplom inżyniera na Wydziale Mechanicznym Politechniki we Lwowie w 1923 r. Odbił praktykę w przemyśle maszynowym w firmie Hotchkiss w Paryżu. Powrócił do Polski w 1926 r. i pracował jako konstruktor w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej. Wyjechał do Stanów Zjednoczonych na dalsze studia i w 1930 r. uzyskał na Uniwersytecie Ann Arbor w Michigan dyplom inżyniera konstrukcji lotniczych. Powrócił następnie do Polski i do jesieni 1932 r. zajmował stanowisko samodzielnego konstruktora w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Z kolei pracował w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie w charakterze samodzielnego konstruktora (do 1935 r.). Przez trzy lata był dyrektorem Biura Studiów Lubelskiej Wytwórni Samolotów. W jesieni 1938 r. Ciołkosz powrócił do Podlaskiej Wytwórni Samolotów na stanowisko dyrektora Oddziału Studiów.

Po klęsce wrześniowej pracował jako konstruktor we francuskich zakładach SNCAM w Tuluzie. Następnie — po przybyciu do W. Brytanii — Ciołkosz przeprowadził z ramienia Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej ewakuację pozostałych na kontynencie europejskim polskich inżynierów, techników i kwalifikowanych robotników przemysłu lotniczego do Anglii, Kanady i innych krajów alianckich. Potem był dyrektorem Wydziału Lotniczego Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi w Londynie. Na tym stanowisku opracowywał plany rozbudowy przemysłu lotniczego na okres powojenny w wyzwolonej od okupanta Polsce. Jednocześnie był z ramienia Polski ekspertem do spraw lotnictwa w Międzynarodowym Komitecie do Spraw Rozbrojenia. Zadaniem komitetu było gospodarze przygotowanie rozbrojenia Niemiec.

Po zakończeniu działań wojennych pracował na stanowisku konstruktora w Dziale Lotniczym Zakładów English Electric w Preston (Anglia). W 1948 r. wyjechał do Stanów Zjednoczonych, gdzie zyskał sobie poważny autorytet w dziedzinie techniki śmigłowej i przyechnił się w charakterze konstruktora do budowy wielu znanych śmigłowców. Do 1957 r. był szefem biura konstrukcji i analizy firmy Piasecki Helicopter Corporation (Morton oraz Filadelfia). W latach 1957—59 zajmował stanowisko szefa biura projektów wstępnego oddziału doświadczalnego zakładów Hiller Aircraft Corporation w Palo Alto, od 1959 r. do śmierci pracował w Aero-Space Division zakładów Boeing Aircraft Corporation w Seattle, Washington.

Zmarł 25.VI.1960 r. w Seattle i został pochowany na miejscowym cmentarzu Riverton Crest Cemetery.

Inż. Z. Ciołkosz zajmuje wybitne miejsce w historii polskich konstrukcji samolotów.

Był głównym konstruktorem pierwszego polskiego samolotu komunikacyjnego, górnopłatu PWS-20 (oblatanego 12.III.1929).

Skonstruował pierwszy w Polsce samolot komunikacyjny z chowanym podwoziem — trójsilnikowy górnopłatu PZL-27 (oblatany VI.1934 r.) — i bombowiec dwusilnikowy PZL-30 „Żubr” (oblatany III.1936 r.).

Pracował w charakterze współkonstruktora górnopłatu myśliwsko-rozpoznawczego PWS-1 (był to samolot zaprojektowany w 1926 r. przez Biuro Studiów PWS



i został nagrodzony I nagrodą na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu). Opracował wspólnie z inż. Uszackim sportowy, trzyosobowy PWS-52. Był konstruktorem samolotu komunikacyjnego PWS-24, który wszedł do eksploatacji na liniach wewnętrznych I.V. 1933 r.

W latach bezpośrednio przed wybuchem drugiej wojny światowej, pod ogólnym kierownictwem inż. Zbysława Ciołkosza (jako dyrektora technicznego) był opracowywany samolot sanitarny LWS-2 (konstr. inż. Lange) oraz samolot rozpoznawczy LWS-3 „Mewa” (konstr. inż. J. Teisseyre i inż. W. Fiszdron), który rozpoczęto budować seryjnie. Samolot sanitarny LWS-2 na Międzynarodowym Konkursie Lotnictwa w Belgii (1938 r.) zdobył Puchar Raphaela. Ostatnim, nie zrealizowanym projektem Ciołkosza było studium dwukadłubowego lekkiego bombowca konstrukcji całkowicie drewnianej. Bombowiec ten zamierzano budować w Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Inż. Ciołkosz zdobył sobie ponadto duże uznanie pracami teoretycznymi na temat komunikacji i przemysłu lotniczego. Jego publikacje *Poland's Share in Pre-War Air Transport* (Udział Polski w przedwojennym transporcie lotniczym), *Plans for a Post-War Civil Airport in Warsaw* (Plany powojennego portu lotniczego w Warszawie), a szczególnie atlas *Poland's Possible Contribution to Future Air Transport* (Przypuszczalny wkład Polski do przyszłego transportu lotniczego), wzbudziły zainteresowanie i zyskały b. pochlebne opinie prasy fachowej.

W 1942 r. inż. Ciołkosz, jako przewodniczący Komisji Lotniczej Stowarzyszenia Techników Polskich zorganizował w Londynie Kongres Techniczny Lotnictwa. Kongres poświęcony był przyszłości polskiego przemysłu lotniczego. Jesienią 1944 r. był reprezentantem Polski na Międzynarodowej Konferencji do Spraw Lotnictwa Cywilnego w Chiengo. Po wojnie zyskał sobie wielką sławę jako specjalista śmigłowcowy.

Za wygłoszony w 1953 r. na dorocznym zjeździe SAE (Society of Automotive Engineers) referat na temat techniki śmigłowej został odznaczony Medalem Braci Wright. Był członkiem IAS (Instytut Lotniczy w Nowym Jorku), AHS (Amerykańskie Stowarzyszenie Śmigłowcowe) i RAES (Brytyjskie Stowarzyszenie Lotnicze).

J. Kędziński