6169

REJESTR DOTYCZY:

DZIAŁOWSKI Stanisław

s/c ..... i .....

z d. .....

* 11 kwietn. 1900 w Mielec

kraj: Małopolska

+ ~~19 marca 1942~~ w ~~Perth~~

kraj: ~~UK-SCOTL.~~

pochowany: Wellshill Cemetery

nr grobu: gr nr 9.

Nr rejestracyjny

16 / 42

Nota zamieszczona:

w tomie .....

czesci .....

Indeks

LOTNICTWO - sierż.pilot.

~~konstruktor~~

Copyright: 1970
B.O. Jeżewski

Źródła i bibliografia c.d.

znak rozpoznawczy

Uwagi:

LOTNICTWO - sierż. pilot

Nota:

Przypisy:

- konstruktor pierwszej polskiej awionetki
syn Stanisław w UK., i synowie w Polsce
żona Małgorzata zm. w Polsce w r.1976.

Źródła i bibliografia:

znak rozpoznawczy

* Wykaz poległych i zmarłych żołnierzy PSZ - lotnictwo s. 295 165/295/
* Skrzydła nr ~~xxx~~ 44/ nr 599.33-35 i foto/ 599.33-35 wspomnienie i foto

T.P. 29/5 S. t P. 728

Małgorzata Działowska

wdowa po sierżancie pilocie Stanisławie Działowskim, konstruktorze szybowców i awionetek w Polsce w latach dwudziestych, zmarła w Krakowie w grudniu 1976 w wieku 75 lat.

Pogrążeni w smutku zawiadamiają

SYNOWIE W ANGLII I W POLSCE

8165

PIONIERZY LOTNICTWA

ROMAN CZERNIAWSKI

STANISŁAW DZIAŁOWSKI

KONSTRUKTOR PIERWSZYCH POLSKICH AWIONETEK

Wśród pionierów i entuzjastów wczesnych lat polskiego lotnictwa, na szczególne miejsce w naszej pamięci zasługuje postać Stanisława Działowskiego.

Wywodzący się ze starej szlacheckiej rodziny z Mielca w Małopolsce, już jako 16-letni chłopiec decyduje w r. 1916 nie kończyć gimnazjum, gdyż wyobraźnię jego porwało lotnictwo, którego możliwości już w tym okresie pierwszej wojny światowej szeroko były dyskutowane wśród młodzieży. Wstępuje jako ochotnik do lotnictwa austro-węgierskiego, nie udaje mu się jednak dostać do szkoły pilotażu. Wcielono go do szkoły mechaników dla małoletnich we Wiedniu, gdzie uczył się zasad mechaniki lotniczej.

Natychmiast po odzyskaniu niepodległości wstąpił jako ochotnik do tworzącego się lotnictwa w Krakowie i już jako 18-letni chłopiec został mechanikiem-brygadzistą w 1. Eskadrze Lotniczej. W dwa lata później, przeniesiony na stanowisko szefa montowni płatowców w Parku Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, pracuje w tym dziale aż do 1926 r. i zdobywa duże doświadczenie praktyczne w dziedzinie naprawy i budowy płatowców. Wobec braku samolotów w tym okresie potrzebna była duża umiejętność improwizacji i inicjatywa.

Równocześnie w tej szkole osiąga szczyt swoich marzeń, gdy w lecie 1926 r. ukończył pilotaż i otrzymał odznakę pilota. W tym czasie, wciąż studiując polskie i zagraniczne pisma fachowe, zgłębiał swą wiedzę w dziedzinie konstrukcji samolotów i zdecydował się na wypróbowanie swego doświadczenia i nabytej wiedzy w dziedzinie praktycznej konstrukcji samolotów.

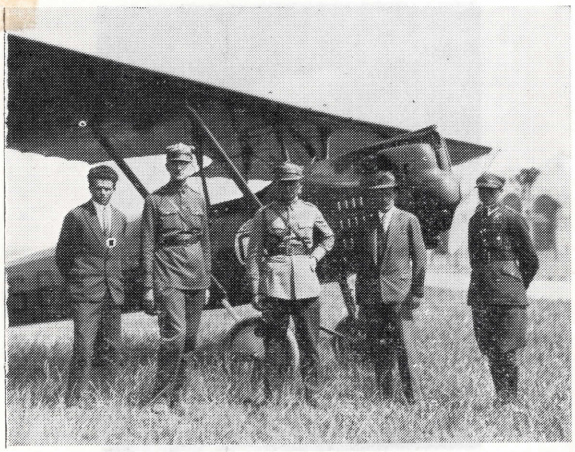
Zaczął więc w roku 1925 od szybowców. Dużo się na ten temat pisało w tym okresie w prasie niemieckiej. Poświęcając cały swój wolny czas, zbudował szybowiec własnej konstrukcji w Parku Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, uszczuplając swoje skromne pobory i w czerwcu 1925 r. zgłosił ten szybowiec do II Wszechpolskiego Konkursu Szybowców, który odbywał się na Oksywiu w Gdyni. Niestety, i piloci stawiali w tej dziedzinie swoje pierwsze kroki, i szybowiec, który miał wielkie szanse na zwycięstwo, został w czasie zawodów rozbity. Jak mało wówczas była znana teoria i praktyka lotu szybowcowego świadczą wyniki konkursu: najdłuższy lot trwał ok. 1 min. 12 sek., a największa odległość lotu ok. 500 m.



Sierż. pil. S.J. Działowski w Gosport, czerwiec 1940

Działowskiego nie zniechęca jednak niepowodzenie. Od razu przystępuje do budowy samolotu słabosilnikowego. Z finansową pomocą przychodzi mu bogaty bydgoski fabrykant obuwia, który kupuje dla niego niemiecki 30-konny silnik. Nie zrażony krytyką i wątpliwościami kolegów, buduje samolot w niezwykłych warunkach. Pisze o tym sam: „Samolot ten budowałem prawie w tajemnicy, w ukryciu, w warunkach bardzo ciężkich, bo w piwnicy, gdzie chcąc się obrócić z kadłubem, musiałem go wynieść, obrócić i wnieść z powrotem. Gdy przyszło do wykonania skrzydła, brakło miejsca. Na szczęście, na wniesioną prośbę, uzyskałem od władz zezwolenie na wykończenie samolotu w Parku".

Tak wykończony samolot został oblatany w lutym 1926 r., jako jeden z pierwszych zbudowanych w Polsce samolotów słabosilnikowych. Samolot ten, DKD-1, posiadający rozpiętość 8.40 m i długość 4.50 m, miał wybieg startu 80 m, dobieg lądowania 100 m i maksymalną szybkość 120 km/godz. Dwumiejscowy górnopłat wykonał pierwszy polski lot międzymiastowy jako samolot słabosilnikowy



Samolot DKD-V konstrukcji sierż. pil. S. Działowskiego. Pierwszy z prawej: konstruktor

(na trasie Bydgoszcz-Toruń-Warszawa) w drodze na Wystawę Lotniczą LOPP w maju 1926 r. Po wystawie, w czasie lotu z Warszawy do Krakowa, silnik niestety rozleciał się w powietrzu i przy przymusowym lądowaniu samolot został poważnie uszkodzony.

Jednak i ten wypadek nie zniechęcił Działowskiego. Już w następnym roku przygotowuje nowy typ na I Konkurs Awionetek w Warszawie w 1927 roku. Departament Aeronautyki, zarażony jego entuzjazmem, wypożycza mu 45-konny silnik Anzani. W tym czasie Działowski zostaje przeniesiony do 2 pułku lotniczego w Krakowie i tu, przy pomocy kolegów, pracowników Parku, buduje swój DKD-III, jednomiejscowy górnopłat, w rekordowym czasie, bo zaledwie w 9 tygodni, by zdążyć na zawody. Pilotuje teraz już sam i lecąc przez Dęblin przybywa w ostatniej chwili przed otwarciem konkursu. Zdobywa najlepsze wyniki w starcie, lądowaniu, wysokości i w czasie demontażu. Niestety, w czasie obowiązkowego przelotu Warszawa-Dęblin-Warszawa ląduje przymusowo i zdobywając punkt karny, uzyskuje w rezultacie 4 miejsce, lecz również i nagrodę 1200 złotych, która ułatwia mu dalsze prace konstrukcyjne.

Udana ta awionetka użyta była później na terenie Krakowa, Śląska i Kielc do licznych lotów propagandowych (razem ok. 1800 lotów w ogólnym czasie 431 godz.). Nie lada to rezultaty jak na owe czasy!

Na zapowiedziany II Konkurs w Warszawie w 1928 r. przygotowuje dwa dalsze typy i oto wyniki na 14 uczestników:

DKD-IV — 1 miejsce,
DKD-IV bis — 3 miejsce,
DKD-III — 5 miejsce,

oraz nagrody pieniężne w sumie 13.000 zł. i puchar przechodni. Samoloty te brały następnie udział w różnych zawodach lokalnych i służyły do szkolenia w Aeroklubie Akademickim w Krakowie.

W 1919 roku, na zamówienie Krakowskiego Wojewódzkiego Okręgu LOPP buduje nowy samolot DKD-V z 80-konnym silnikiem Cirrus, dwumiejscowy, dwuster, górnopłat, przeznaczony na Challenge w 1930 roku. W czasie lotu na te zawody z Krakowa do Warszawy samolot ląduje przymusowo wskutek pęknięcia przewodu paliwowego silnika i rozbija się w czasie lądowania w trudnym terenie. Działowski, który pilotował sam, odnosi w tym wypadku obrażenia. Samolot wyremontowany używany był później przez Aeroklub Krakowski do szkolenia pilotów. Wypadek ten pozostawił jednak wyraźne ślady na zdrowiu pilota.

Niezmordowany Działowski projektował dalsze typy: DKD-VI, DKD-VII, DKD-VIII i DKD-IX, ale nie były one zbudowane z powodu braku funduszów.

W roku 1931 zaprojektował niezwykły typ samolotu, którego kadłub stanowił samochód. Samolot miał dwa silniki, jeden do lotu o mocy 200 KM, a drugi do poruszania się na ziemi. Samolot ten po złożeniu skrzydeł wzdłuż kadłuba miał poruszać się jak samochód. Miał jednak kosztować ok. 45.000 zł i zabrakło na to funduszów.

Działowski otrzymał za swe prace Krzyż Zasługi, wiele odznaczeń honorowych i medali na zawodach i wystawach, niestety, stan jego zdrowia, niewątpliwie w wyniku jego wypadku lotniczego, pogorszył się i w roku 1935 musiał przejść w stan spoczynku. Pracuje jednak aż do wybuchu wojny jako cywilny specjalista w szkole pilotów w Stanisławowie, w PZL w Warszawie i tuż przed wojną w Kielcach. W czasie krótkiego pobytu we Francji wylatał 77 godzin, przeszkalając w Montpelier pilotów różnych narodowości. Po upadku Francji, z synem Stanisławem przedostaje się do Anglii i tu się rozdzielają. Syna wysyłają do Henlow, a ojca do Gosport, gdzie znów lata na samolotach Swordfish i Fairey Battle, lecz po nagłym pogorszeniu się zdrowia dostaje się do szpitala w Halton, a następ-

STANISŁAW DZIAŁOWSKI

(Ciąg dalszy ze str. 33)

nie do East Kilbridge, gdzie umiera 19.3.1942 r. w wieku lat 42.

Gdy bada się szczegóły życiorysu Działowskiego uderza w nim nie tylko wielki talent, lecz ponad wszystko entuzjazm do pracy i niezwykła żywotność. Wydaje się trudnym do zrozumienia, jak mógł znaleźć czas na studiowanie ostatnich wydawnictw technicznych, polskich i zagranicznych, jak ciężko musiał pracować, by w czasie wolnym od służby budować awionetki. Jedną z nich buduje w ciągu zaledwie paru tygodni, by zdążyć na konkurs.

A przecież w tym samym czasie przedwojennym wychował równocześnie siedmiu synów! I nie lada musiał być ojcem, gdy tak pięknie mówi o nim syn Stanisław, który z nim przybył do Anglii i który, z podobną energią jaką miał jego ojciec, urządza imprezy na rzecz Funduszu Społecznego w Grimsby!