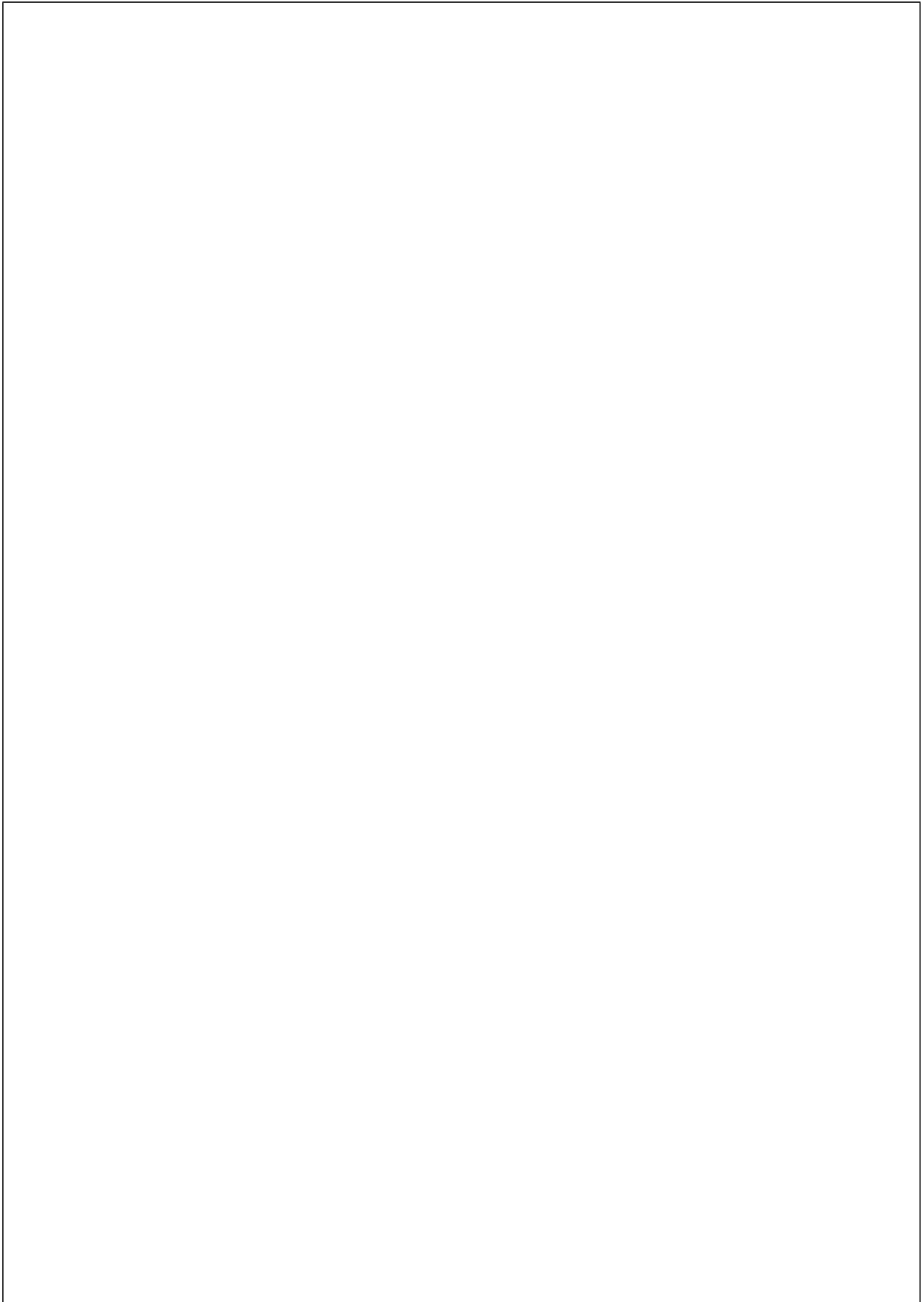


Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/224304,Stanislaw-Rogalski-19041976.html>
26.02.2026, 17:35



Stanisław Rogalski (1904–1976)

Był duchem sprawczym zawiązanego w 1927 r. zespołu konstruktorskiego RWD, który projektował samoloty będące podstawowym sprzętem polskiego lotnictwa sportowego oraz wojskowych szkół lotniczych.

06.02

[Giganci Nauki Lotnictwo Nauka](#)

Stanisław Wojciech Józef Rogalski urodził się 25 maja 1904 r. w Ołomuńcu na Morawach. Był synem Wojciecha, lekarza wojskowego, późniejszego generała, i Marii z Dubskich. Szkołę ludową ukończył w Wadowicach, uczęszczał do wielu gimnazjów, od 1919 r. do gimnazjum im. J. Zamoyskiego w Warszawie, gdzie zaprzyjaźnił się ze Stanisławem Wigurą. Maturę zdał w Państwowym Gimnazjum im. A. Mickiewicza w Warszawie.

W 1922 r. Rogalski rozpoczął studia na wydziale mechanicznym Politechniki Warszawskiej (PW). W 1924 r. odbył służbę wojskową i przeszedł przeszkolenie lotnicze w Szkole Pilotów w Bydgoszczy. Dyplom pilota wojskowego uzyskał w 1925 r., po czym wrócił na Politechnikę. W 1927 r. wraz z Wigurą zaprojektował i zbudował w warsztatach Sekcji Lotniczej Studentów PW dwumiejscowy samolot sportowy WR-1. W tymże roku startował na nim w Krajowym Konkursie Awionetek.

W końcu 1927 r. Rogalski, Wigura i Jerzy Drzewiecki zawiązali zespół konstruktorski RWD i rozpoczęli budowę dwumiejscowego sportowego wolnonośnego górnopłata RWD-1 z silnikiem ABC Scorpion 25 kW. Samolot ten na II Krajowym Konkursie Awionetek zdobył nagrodę Ministerstwa Komunikacji za śmiałość i oryginalność konstrukcji.

W 1929 r. Rogalski uzyskał dyplom inżyniera mechanika i został asystentem w Katedrze Budowy Samolotów PW u prof. Gustawa Mokrzyckiego. W latach 1931–1934 wykładał budowę samolotów na Politechnice Lwowskiej. W 1936 r. odbył kilkumiesięczną praktykę w wytwórniach lotniczych i instytutach badawczych w USA. W 1938 r. habilitował się na PW na podstawie wyników prac konstrukcyjnych i wykładu „Wady i zalety podwozia trójkołowego” i został docentem w Katedrze Aerodynamiki Stosowanej.

W 1930 r. wraz z inż. Antonim Kocjanem wzięli udział na RWD-2 w Międzynarodowym Mityngu Lotniczym Warszawa–Kraków–Brno i z powrotem (1,5 tys. km). Rogalski był członkiem Aeroklubu Akademickiego w Warszawie oraz Zarządu Aeroklubu RP i Związku Polskich Inżynierów Lotniczych.

Od 1930 r. samoloty RWD były produkowane przez Warsztaty Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW, w tymże roku przeniesione na Okęcie, do budynków ufundowanych przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, i kierowane przez inż. J. Wędrychowskiego, w 1933 r. przekształciły się w spółkę Doświadczalne Warsztaty Lotnicze (DWL). Łącznie zbudowano w nich 21 typów samolotów RWD w liczbie 314, a ponadto 540 w innych wytwórniach w kraju i za granicą (razem ponad 850). Samoloty RWD były podstawowym sprzętem polskiego lotnictwa sportowego oraz wojskowych szkół lotniczych.

Na RWD-2 Franciszek Żwirko i A. Kocjan pobili 16 października 1929 r. międzynarodowy rekord

wysokości, uzyskując 4004 m. RWD-4, zbudowany w serii 10 sztuk, uczestniczył w międzynarodowych zawodach Challenge 1930. Na RWD-5bis Stanisław Skarżyński wykonał w 1933 r. przelot przez Atlantyk. Na RWD-6 Żwirko i Wigura odnieśli zwycięstwo w Challenge 1932. Na RWD-6bis Rogalski brał udział w V Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym. RWD-7 przyniósł Polsce międzynarodowe rekordy prędkości i wysokości. RWD-8 był masowo produkowanym samolotem szkolnym (ponad 570 szt.). Na RWD-9 J. Bajan i G. Pokrzywka odnieśli zwycięstwo w Challenge 1934. Samolot akrobacyjny RWD-10 został zbudowany w serii 23 szt. RWD-11 był dwusilnikowym prototypem samolotu pasażerskiego. RWD-13 był samolotem turystycznym, powszechnie używanym w polskich aeroklubach (zbudowano 105 szt.). Samolot obserwacyjny RWD-14 Czapla został użyty podczas wojny we wrześniu 1939 r. (zbudowano 65 szt.).

Po wybuchu wojny i ewakuacji kadry technicznej RWD do Rumunii Rogalski przedostał się do Francji, gdzie był pilotem rezerwy w lotnictwie polskim. Przeniesiony do wytwórni Westland w Anglii projektował zabudowę uzbrojenia w samolotach Whirlwind i Lysander. W 1941 r. wyjechał do Turcji i w zorganizowanej przez J. Wędrychowskiego wytwórni tureckiej Türk Hava Kurumu Ucak Fabrikası został dyrektorem technicznym. Uruchomiono tam licencyjną produkcję samolotu szkolnego Magister. Rogalski wraz z inż. J. Teisseyre i inż. L. Dulębą zaprojektowali tam szybowiec transportowy THK-1, jednomiejscowy samolot akrobacyjny THK-2, dwusilnikowy samolot pasażerski i sanitarny THK-5 oraz sportowy THK-11. Wraz z F. Janikiem Rogalski brał udział w budowie dwóch tuneli aerodynamicznych w Turcji. W latach 1942-1948 na politechnice w Stambule zorganizował wydział budowy samolotów i prowadził wykłady z aerodynamiki stosowanej.

W 1948 r. Rogalski wyemigrował do USA i zamieszkał w Erie (Pensylwania), gdzie podjął pracę w wytwórni amortyzatorów lotniczych Lord. W maju 1949 r. rozpoczął pracę w Chase Aircraft w Trenton, gdzie brał udział w projektowaniu dwusilnikowego samolotu transportowego C-123. Gdy w 1956 r. został wykonany prototyp tego samolotu, przeniósł się do firmy Grumman Aircraft Engineering w Bethpage (Nowy Jork), gdzie był starszym aerodynamikiem. W latach 1961-1964 w zakładach Grummana w Fort Worth (Teksas) pracował nad projektem myśliwsko-bombowego samolotu odrzutowego F-111 o zmiennej geometrii skrzydeł. W 1970 r. opracował podręcznik „Grumman Aerodynamical Manual”. W latach 1954-1968 był również profesorem w Princeton University (New Jersey). W 1971 r. zaprojektował pojazd międzymiastowy, poruszający się po betonowym torze na poduszce powietrznej z prędkością 480 km/h.

W grudniu 1971 r. Rogalski przeszedł na emeryturę, współpracował jednak nadal przy projektowaniu poduszkowca transportowego Flying Acre o ładunku 1500 ton. Współpracując z NASA, uczestniczył w projektowaniu pojazdu księżycowego; jego twórcą stał się inny Polak - Mieczysław Grzegorz Bekker (1905-1989).

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

Tekst prof. Bolesława Orłowskiego
pochodzi z dodatku historycznego do tygodnika „Sieci”

[Giganci nauki PL – polscy wynalazcy, odkrywcy i pionierzy nauk ścisłych, odc. 5](#)

[Następny Strona](#)

Lotnictwo, Nauka

Biografie