


# Tadeusz Chyliński



<b>Rank</b>	Konstr.lotn./D.W.L; R.W.D/
<b>Date of birth</b>	1911-10-13
<b>Date of death</b>	1978-02-14
<b>Cemetery</b>	Warszawa, Powązkowska - Powązki Stare <b>Wsp.</b> 52.253356, 20.977879
<b>Grave</b>	kwatera 325; 1; 11
<b>Photo of grave</b>	
<b>Country</b>	Polska
<b>Period</b>	Okres powojenny

## Source

Zdjęcie: Sławomir Hordejuk

Zdj. portret.: [pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz\\_Chyli%C5%84ski](http://pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz_Chyli%C5%84ski)

Tadeusz Chyliński przyszedł na świat w Warszawie 19 października 1911 r. Tu w syrenim grodzie był uczniem Gimnazjum Humanistycznego i w nim zdał maturę. Dalszą edukację zdobywał na Uniwersytecie Warszawskim. W 1931 r. przeniósł się na studia do Politechniki Warszawskiej. W 1935 r. ukończył kurs szybowcowy klasy C. W latach 1936-1937 służył w Szkole Podchorążych Artylerii. Na dwa lata przed wybuchem II wojny światowej rozpoczął pracę zawodową w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych. Kontynuował studia. Pracował przy dokumentacji samolotu obserwacyjnego RWD - 14. To jego autorstwa był projekt płatu dla RWD - 19 i kadłub samolotu dyspozycyjnego RWD - 18. Miał swój udział w pracach przy RWD - 23, RWD - 16 bis, RWD - 21 i RWD - 25. Należał do Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej.

W pamiętnym wrześniu 1939 r. został zmobilizowany i awansowany na stopień podporucznika. Służył w artylerii w 5 i 8 Pułku Artylerii Lekkiej. Brał udział w bitwie nad Bzurą i obronie Modlina. Był żołnierzem podziemia. Współpracował z Konspiracyjnym Instytutem Technicznym Lotnictwa Komendy Głównej Armii Krajowej. Pracował jako konduktor w EKD. Po wojnie, zimą 1945/46 odpowiedział na konkurs ogłoszony przez Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Zaprojektował motoszybowiec "Pegaz". Jego konstrukcja w pierwszych miesiącach 1946 r. znalazła się na najwyższym miejscu. W latach 1946 - 1947 razem z kolegą ( Bronisławem Żurakowskim ) opracował dokumentację konstrukcyjną dla "Pegaza". Obaj panowie pracowali w Referacie Lotniczym Głównej Kwatery Związku Harcerstwa Polskiego. "Pegaz" został zmontowany na stołecznym Gocławiu w Okręgowych Warsztatach Lotniczych. Oblot miał miejsce w połowie lipca 1949 r. Bez wątpienia, wspomniany "Pegaz" był pierwszym po wojnie motoszybowcem do którego wykorzystano polski silnik.

Na początku stycznia 1948 r. Tadeusz rozpoczął pracę w Instytucie Technicznym Lotnictwa. W kwietniu 1948 r. Instytut zmienił nazwę na Główny Instytut Lotnictwa. Pod taką figurował do marca 1952 r. Wtedy "narodził się" Instytut Lotnictwa. Tadeusz będąc jego pracownikiem zajął się między innymi organizowaniem Działu Wytrzymałości. Przez trzy lata razem z dwoma innymi inżynierami pracował nad pierwszym polskim doświadczanym śmigłowcem SP-GIL. W kwietniu 1950 r. chciał wrócić do przerwanych wojną studiów i prac nad "Pegazem". Uwarunkowania polityczne sprawiły, że motoszybowiec stał się zbędny. Zaniechano produkcji. W 1951 r. został kierownikiem Zakładu Wytrzymałości Konstrukcji. Trzy lata później został kierownikiem Zakładu Płatowcowego. Natomiast w 1964 r. powierzono mu kierowanie Zakładem Konstrukcji Specjalnych i grupą problemową. 24 lutego 1961 r. uzyskał dyplom magistra inżyniera lotnictwa na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej. 18 kwietnia 1973 r. otrzymał stopień docenta.

Nie kto inny a to właśnie on opracował wersję samolotu sanitarnego z odpowiednio przerobionego samolotu łącznikowego Piper L-4 "Cub" . Brał udział w pracach nad celami latającymi. W 1956 r. otrzymał wyróżnienie w konkursie Ligi Przyjaciół Żołnierza na szybowiec szkolny. Rok po tym razem z dwoma innymi inżynierami opracował projekt odrzutowego samolotu szkolno -

treningowego IL "As". "AS" był konkurencyjny dla "ISKRY" Tadeusza Sołtyka. W 1962 r. znalazł się w Wielkiej Brytanii. Odbierał dla PLL LOT pasażerskie Vickers Viscount 804". 21 listopada 1960 r. został powołany na zastępcę przewodniczącego Komisji Przepisów Cywilnego Sprzętu Lotniczego przy Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. W 1964 r. opracował projekt wielozadaniowego samolotu krótkiego startu i lądowania. W 1969 r. opracował projekt wstępny modyfikacji samolotu wielozadaniowego An - 2. Był autorem An-2 o napędzie turbośmigłowym. Na zlecenie Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych i centrali handlu zagranicznego "PolSERVICE" jego, Instytut Lotnictwa przeprowadzał ocenę zgodności samolotu Tu - 134 z British Civil Airworthiness Requirements. Chodziło o wystawienie świadectwa czy ta konstrukcja może być używana na Zachodzie. Rosjanie ze swoimi nie mieli takiej możliwości. Nie należeli do International Civil Aviation Organization. Tadeusz był projektantem samolotu akrobacyjnego TC - A 68 i rolniczego TC - R. Od października 1972 pracował w Ośrodku Płatowców i Wytrzymałości Instytutu Lotnictwa. Publikował między innymi w: "Skrzydlatej Polsce", "Technice Lotniczej i Astronautycznej" i "Biuletynie Informacyjnym Instytutu Lotnictwa". Z końcem kwietnia 1976 r. przeszedł na rentę. Zmarł w rodzinnym mieście 14 lutego 1978 r. Spoczął na stołecznym cmentarzu Powązkowskim.

Konrad RYDOŁOWSKI