



27 października b.r. minęła druga rocznica śmierci wieloletniego nauczyciela akademickiego i wychowawcy kilku pokoleń silnikowców płk. w st. spocz. prof. zw. dr hab. inż. Stefana SZCZECIŃSKIEGO.

Urodził się w roku 1927, Warszawianin ze Starego Miasta – używał charakterystycznych dla gwary warszawskiej sformułowań i głosek.

Okupację niemiecką spędził w stolicy, a po upadku Powstania Warszawskiego został wywieziony ze Starówki za Odrę na roboty przymusowe do III Rzeszy.

Po wojnie studiował w Wyższej Szkole Inżynierskiej im. H. Wawelberga i S. Rotwanda, w której w 1951 roku ukończył studia lotnicze I stopnia. Jednocześnie w tej szkole rozpoczął pracę naukową na stanowisku młodszego asystenta. W 1950 roku został powołany do służby wojskowej. W Szkole Oficerskiej w Pile odbył kurs oficerski, a następnie rozpoczął pracę

w Wojskowej Akademii Technicznej, w której w 1954 roku ukończył studia II stopnia. Doktorat obronił w 1964 r., stopień doktora habilitowanego uzyskał w 1973 r. Tytuł profesora nadzwyczajnego otrzymał w 1978 r., a zwyczajnego w 1985 r.

Pełnił zawodową służbę wojskową w WAT od 1951 roku, m. in. jako asystent (1951-1952), wykładowca (1952-1953), starszy wykładowca (1953-1954), zastępca szefa Katedry Silników Lotniczych (w latach 1954-1971), a od 1971 r. jako szef tej Katedry. W latach 1985-1990 kierował Instytutem Techniki Lotniczej Wydziału Mechanicznego WAT. Od 1974 do 1981 r. pełnił dodatkowo obowiązki prodziekana wydziału ds. szkolenia, a w latach 1982-1987 obowiązki nietatowego zastępcy komendanta Wydziału Mechanicznego WAT ds. naukowych. Po osiągnięciu wieku emerytalnego w roku 1993 został zwolniony z zawodowej służby wojskowej. Do roku 1998 był profesorem zespołu naukowo-dydaktycznego WAT, a następnie – do ostatnich dni swego życia – pracował w Zakładzie Napędów Lotniczych Instytutu Lotnictwa w Warszawie, z którym współpracował już od roku 1957.

Przeprowadził ponad 12 000 godzin zajęć dydaktycznych, kierował blisko 120 pracami dyplomowymi inżynierskimi i magisterskimi. Pod jego kierownictwem obroniono 40 doktoratów. Był promotorem doktoratu honoris causa, a także recenzentem doktoratu h.c., 74 doktoratów i 20 habilitacji. Opracował 21 opinii do tytułu profesora.

Był członkiem Rad Naukowych, m.in. Wydziału Mechanicznego WAT, Wydziału Elektromechanicznego WAT, Wydziału Uzbrojenia i Lotnictwa WAT, Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych, Instytutu Lotnictwa, Instytutu Transportu Samochodowego oraz Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie.

Profesor Stefan SZCZECIŃSKI był wybitnym specjalistą w dziedzinie napędów lotniczych. W ciągu pracy zawodowej zajmował się silnikami spalinowymi: tłokowymi lotniczymi i trakcyjnymi oraz lotniczymi turbinowymi i raketowymi. Był autorem i współautorem ponad 470 publikacji naukowych i technicznych, 28 pozycji książkowych, w tym koordynatorem i współautorem wydanej w latach 80-tych 9-tomowej serii pod ogólnym tytułem Napędy Lotnicze, stanowiącej podstawowe źródło informacji o silnikach lotniczych we wszystkich polskich uczelniach technicznych, a także dwutomowej monografii Lotnicze silniki turbinowe – konstrukcja – eksploatacja – diagnostyka wydanej w latach 2010-2012 w Instytucie Lotnictwa. Jedną z pierwszych Jego książek Lotnicze silniki turbinowe, konstrukcja i eksploatacja (1965) została w 1969 roku wydana (po przetłumaczeniu) na zlecenie NASA. Koordynował prace nad 3-tomowym podręcznikiem akademickim Lotnicze zespoły napędowe, przeznaczonym przede wszystkim dla studentów WAT, ale także dla innych uczelni prowadzących studia o specjalnościach lotniczych.

Przyczynił się do rozwoju m.in. następujących dziedzin naukowo-technicznych: filtracji powietrza wlotowego do silników spalinowych; wymiany ładunku w silnikach tłokowych; wytrzymałości i dynamiki

silników spalinowych; diagnostyki silników turbinowych. Był autorem i współautorem 27 patentów i wzorów użytkowych. Był współkonstruktorem użytkowanych do chwili obecnej odpylaczy powietrza wlotowego do śmigłowców Mi-2 i W-3 „Sokół” oraz skrzyń napędu agregatów silnika samolotu TS-11 „Iskra”, a także uczestniczył w projektowaniu układu dolotowego silników samochodu osobowego POLONEZ 86.

Był członkiem Komisji Rządowych powołanych do ustalenia przyczyn najtragiczniejszych katastrof samolotów PLL LOT: Il-62 (1980 r.) oraz Il-62M (1987 r.), czego konsekwencją było m. in. podjęcie decyzji o wycofaniu z floty PLL LOT samolotów produkcji radzieckiej i zastąpienie ich samolotami Boeing 767 i Boeing 737.

Pan Profesor za pracę naukową i dydaktyczną był wielokrotnie nagradzany, m.in. Krzyżem Kawalerskim i Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Komisji Edukacji Narodowej i in., a w ostatnich latach otrzymał nagrodę (zespołową) Dyrektora Instytutu Lotnictwa za książkę Lotnicze silniki turbinowe – konstrukcja – eksploatacja – diagnostyka (2011) oraz nagrodę (zespołową) Rektora WAT za podręcznik akademicki Lotnicze zespoły napędowe (2013).

Tyle oficjalnego życiorysu.

Profesor Szczeciński był niezwykle oddany pracy. Przez ostatnie 20 lat swojego życia w każdy wtorek można Go było spotkać w Instytucie Lotnictwa. Patrząc na naszą pracę „wynajdywał” tematy godne doktoratów, czy wniosków na granty. Zawsze ubolewał nad wszelkim blokowaniem przepływu informacji. Denerwowały Go różne „tajności” i bardzo wąskie specjalizacje. To z Jego inicjatywy odbywały się seminaria prowadzone przez specjalistów silnikowców, automatyków i wytrzymałościowców, które pozwalały orientować się, co do tematyki, jaka jest realizowana przez poszczególne zespoły w Instytucie. Na tych seminariach doktoranci poddawali krytyce przygotowywane przez siebie rozprawy. Uczyli się sposobów prezentacji i obrony wyników swoich prac.

Charakterystyczną formą działania Profesora była wymiana poglądów i argumentów w dyskusji. Twierdził, że nigdy nie chciał mieć samodzielnego gabinetu – mimo, że przecież zajmował w swej karierze eksponowane stanowiska – dlatego, by mieć zawsze jakiegoś „interlokutora”, z którym mógłby rozmawiać. Jego zainteresowania nie ograniczały się tylko do zagadnień zawodowych. Był bardzo odczytany i żywo interesował się bieżącą polityką, a także problemami „filozoficznymi” (tak to nazywał) dotyczącymi cywilizacji pozaziemskich, czy zagadnień religijnych, sensu życia człowieka.

Profesor szczególnie dużo chciał przekazać młodym i jeszcze na kilka dni przed śmiercią prowadził wykład w Zakładzie Napędów Lotniczych.

Najlepiej charakter Pana Profesora mógł przedstawić syn Jerzy we wspomnieniu o Ojcu:

„...Właściwie trudno wybrać moment od którego należałoby zacząć to wspomnienie ale chyba najwłaściwszym będzie zacząć od mojej pracy dyplomowej na Politechnice Warszawskiej. Wybrałem temat „Wyczynowa wersja silnika samochodu Fiat 126p”. Pomocna ręka Ojca w postaci wykazu problemów do rozwiązania w krótkim czasie doprowadziła pracę do objętości blisko 150 stron. Trzeba było przeliczyć dynamikę układu korbowego, układu rozrządu i przy okazji reszty silnika. Moja znajomość z zawodnikami-amatorami uczestniczącymi w wyścigowych mistrzostwach Polski pozwalała na szybką weryfikację różnego rodzaju pomysłów. Trzeba pamiętać, że były to czasy, gdy wszystko liczyło się jeszcze na „piechotę” lub na kalkulatorze. Ten swojego rodzaju „wycisk” zapoczątkował potem dobrą znajomością zasad pracy i funkcjonowania silnika. Ojciec zawsze służył dobrą radą: tego jeszcze nie wiesz – to policz, lub pytaniem retorycznym: „Wiesz? To jest interesujące”. Większość spraw związanych z silnikami była z reguły omawiana na długich wieczornych spacerach, wypadach do lasu – przy okazji zbierania grzybów. Ojciec był pasjonatem grzybobrania i mógł po lesie spacerować godzinami. Chwile odpoczynku były poświęcone dyskusowaniu o silnikach i interesujących procesach w nich zachodzących.

Pracując w ITWL zainteresowałem się pracami prowadzonymi w WAT (u Ojca) nad usprawnieniem silników 125p i 126p. Tu pomocne okazało się doświadczenie z pracy dyplomowej. Badaliśmy różne konfiguracje układów dolotowych i wylotowych, modernizowaliśmy głowice i praktycznie nie było elementu silnika który by się nam oparł. Była tam wtedy grupa doktorantów Ojca, a ja byłem przez tę grupę „tolerowany”.

No i prędzej czy później musiało paść pytanie: „Jak działa gaźnik?”. Ponieważ mnie to zainteresowało więc pomyślałem sobie, że spróbuję zgłębić ten temat. Kiedy doktoranci pracowali nad modelem napełnienia cylindra silnika tłokowego wpadłem na pomysł, żeby stworzyć model numeryczny gaźnika „napędzany” modelem napełniania. Problemem stało się znalezienie promotora. Po długich pertraktacjach zgodził się na to Tadeusz Rychter. Ojciec, jak zwykle, pomagał w „kreowaniu” dodatkowych problemów do rozwiązania: a co się dzieje w rozpylaczu? a policz co w studzience paliwowej? a jak się zmienia różnica ciśnień? itp. Model się rozrastał, liczba wariantów również. Komputer ATARI liczył jeden punkt przez 2 dni!! Wreszcie wypłut współczynnik składu mieszanki 1.67, a przecież gaźnik miał konfigurację zdjętą z pracującego silnika!!! Ojciec po namyśle stwierdził, że musiałem się pomylić, bo dla przepływu ustalonego tak nie może być. Co robić? Szybko opracowaliśmy i zmontowaliśmy stanowisko, włożyliśmy seryjny gaźnik i otrzymaliśmy wynik 1.70. Model był dobry, tylko urządzenie inaczej pracowało niż myśmy myśleli. Ojciec: „To spróbuj połączyć dwa modele razem”. ATARI teraz jeden punkt liczyło całe 3 dni, ale wypłuło 0.8! Przy takim składzie mieszanki to już silnik miał prawo pracować.

Ponieważ akurat zaczął się kolejny sezon grzybowy można było problemy przedyskutować. Przyczyną takich wyników były przepływy zwrotne, a gaźnik działał na zasadzie różnicy ciśnień i obojętne mu było w którym kierunku przepływa przez niego powietrze. Promotor odetchnął. Jego zdaniem wyniki pracy były bardzo niepewne i nie można było wyciągać z nich wniosków użytkowych. Obrona zakończyła się sukcesem. Fabryka zrozumiała, że fiasko prac nad ładunkiem uwarstwionym wynikało z faktu, że ten silnik ładunek uwarstwiony miał już „od urodzenia”. Były też różne eksperymenty z zawirowaniem ładunku, z zapłonem elektronicznym itp.

Kolejna era rozpoczęła się kiedy Ojciec kupił Poloneza, a ja zmieniłem pracę i przeszedłem do FSO. Dominowało tam środowisko wyjątkowo odporne na wszelkie innowacje. Był to ponadto okres szczęśliwy dla fabryki - co by nie wyprodukowali, to i tak poszło. Samochód poza różnymi niedoskonałościami miał szczególną wadę: zaparowane szyby. Ojciec stwierdził, że jest to bardzo uciążliwe w czasie porannych wypadów na grzyby. Cóż było robić? Pierwsza sprawa: doprowadzić więcej powietrza do kabiny. Dołożyliśmy dwa wloty na deskę rozdzielczą, ale niewiele to pomogło. Trzeba było pomyśleć nad innym rozwiązaniem: przepływy to różnica ciśnień, trzeba więc poprawić odprowadzenie powietrza z kabiny. Tak powstało docelowe rozwiązanie. Na tym skończyłem epizod motoryzacyjny i zająłem się silnikami turbinowymi. Na tym polu już trudno było z Ojcem dyskutować. Był niekwestionowanym autorytetem i można go było co najwyżej pytać.

Podsumowując chciałbym zwrócić uwagę na kilka cech osobowości Ojca:

- dociekliwość w scharakteryzowaniu problemu,
- konsekwentne drażnienie tematu,
- umiejętność motywowania ludzi (niezależnie od wieku) do pracy nad rozwiązaniem problemu,
- zdolność wyobrażenia sobie, jaka jest geneza problemu.

Po rozejściu się naszych dróg zawodowych moje kontakty z nim były już luźniejsze, ale za to zrobiły się bardzo aktywne z wnuczkami. Ojciec lubił godzinami z nimi rozmawiać i żywo interesował się ich problemami. Mnie i moją żonę z kolei odwiedzał często w Serocku, gdzie, oczywiście, musieliśmy iść na grzyby albo nad zalew. Potem tradycyjnie rozmawialiśmy o silnikach.

W ostatnim roku dwa tygodnie spędziliśmy w Czernicy k/Chojnic w Borach Tucholskich, gdzie na grzyby już jeździliśmy samochodem po lesie, a Ojciec wolno spacerował szukając grzybów ukrytych we wrzoscach. Zwiedziliśmy razem całą okolicę odwiedzając również prehistoryczne miejsca kultu. Tam też urządziliśmy mu ostatnie urodziny nad jego ulubionym jeziorem...”

Pamiętamy Go, jako człowieka, który nikomu nie zaszkodził, a wielu ludziom bardzo pomógł.

W. Balicki, R. Chachurski, P. Głowacki, J. Szczeciński