

# Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/82348,Dabrowski-Jerzy.html>  
2021-12-09, 08:27

## Dąbrowski Jerzy

DĄBROWSKI Jerzy (8 IX 1899, Nieborów k. Łowicza – 17 IX 1967, Renton k. Seattle, USA), inżynier mechanik, konstruktor samolotów, projektant nowoczesnego profilu skrzydła. Syn Michała Junoszy-Dąbrowskiego, technicznego urzędnika kolejowego, i Kazimierzy z Cichockich.

Maturę zdał w 1921 w Szkole Rady Głównej Opiekuńczej w Warszawie i rozpoczął studia na wydziale architektury PW, w 1922 przeniósł się na wydział mechaniczny. Po śmierci ojca w 1923 utrzymywał matkę i rodzeństwo, udzielając korepetycji. Po uzyskaniu półdyplomu przerwał studia i od 14 IV 1923 do 1 X 1926 pracował w Wojskowej Centrali Badań Lotniczych; brał wówczas udział w projektowaniu samolotu WZ-X, pod kierunkiem inż. W. Zalewskiego. Skonstruował też w tym okresie jednomiejscowy wolnonośny dwupłat D-1 Cykacz, jeden z pierwszych polskich samolotów sportowych, zbudowany w Centralnych Warsztatach Lotniczych w 1925.

Od 1 X 1926 do 1 II 1928 D. był pracownikiem biura konstrukcyjnego wytwórni samolotów Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie; wziął wówczas udział w projektowaniu samolotu rozpoznawczego bombowego Lublin R-VIII konstrukcji J. Rudlickiego. Równocześnie zaprojektował wraz z A. Uszackim dwumiejscowy samolot sportowy DUS-III Pta-Pta, zbudowany w 1928 w warsztatach Lubelskiego Klubu Lotniczego.

1 II 1928 D. zatrudnił się jako szef grupy konstrukcyjnej w biurze konstrukcyjnym Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) w Warszawie, gdzie 1928–29 wraz z inż. F. Kotttem zaprojektował dwumiejscowy samolot łącznikowy PZL Ł.2 (oblatany w 1929 i zbudowany w 1931 w serii 30 sztuk). Na samolocie PZL Ł.2 S. Skarżyński i A. Markiewicz wykonali w 1931 lot dookoła Afryki o długości 25 050 km. Był to pierwszy długodystansowy rajd na samolocie polskiej konstrukcji. W

1928 D. zaprojektował ślizgacz wodny napędzany silnikiem lotniczym, przeznaczony dla prezydenta I. Mościckiego, a wykonany w Państwowych Zakładach Lotniczych. Ślizgacz ten nie był jednak udany. W 1932 D. i F. Miszta zaprojektowali trójmiejsowy samolot sportowy PZL.19, zbudowany w 1932 w 3 egzemplarzach; wziął on udział w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych – Challenge. W 1933 J. Bajan zdobył na PZL.19 pierwsze miejsce w Międzynarodowym Zlocie Alpejskim. Z punktu widzenia aerodynamiki PZL.19 był pierwszym polskim nowoczesnym samolotem. Opracowany przez D. aerodynamiczny kształt jego skrzydła stał się wzorem dla następnych modeli. Między innymi P. Kubicki, przy współudziale F. Miszta, zaprojektował pod kierunkiem D. samolot sportowy PZL.26. Pięć samolotów tego typu brało udział w Challenge w 1934, lecz z powodu wad silnika trzy z nich nie ukończyły zawodów.

W 1934–36 D. skonstruował, przy współpracy P. Kubickiego, dwusilnikowy bombowiec PZL.37 Łoś, zbudowany w 1936. D. zaprojektował do tego samolotu cienki profil skrzydła, o maksymalnej grubości w 40% cięciwy; do tego kształtu były zbliżone pierwsze profile laminarne, które na samolotach zaczęto stosować dopiero podczas II wojny światowej. Profil ten, przebadany w Inst. Aerodynamicznym PW, otrzymał oznaczenie IAW-743; badania aerodynamiczne wykazały, że miał on zaskakująco mały współczynnik oporu. Profil ten zastosowano następnie w samolotach PZL.38 Wilk, PZL.44 Wicher, PZL.46 Sum i PZL.50 Jastrząb. Do wybuchu II wojny światowej, 1938–39 wybudowano 96 Łosi. Był to najnowocześniejszy samolot polskiego lotnictwa wojskowego do 1939. Rozwinięcie Łosia stanowił bombowiec PZL.49 Miś, lecz jego budowę udaremnił wybuch II wojny światowej. W 1934 D. wykonał projekt wstępny samolotu myśliwsko-bombowego PZL.38 Wilk, oparty na kształtach aerodynamicznych Łosia. W 1938–39 opracował także projekt wstępny samolotu sportowego, będącego ewolucją samolotu PZL.26, a w lecie 1939 – projekt wstępny samolotu myśliwskiego PZL P.62.

We IX 1939 wraz z pracownikami przemysłu lotniczego D. ewakuował się przez Rumunię do Wielkiej Brytanii, stamtąd

udał się do Francji, gdzie służył 30 IV 1940–9 VI 1940 w stopniu podporucznika, jako referent w dowództwie Polskich Sił Powietrznych, a od 10 VI 1940 – w Centrum Wyszkożenia Lotniczego w Lyon-Bron. Po kapitulacji Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie pracował 17 VII–31 XI 1940 w Bazie Lotniczej Polskich Sił Powietrznych w Blackpool, 1 XII 1940–20 XI 1941 w Biurze Instrukcji i Tłumaczeń Polskich Sił Powietrznych w Blackpool, a od 21 XI 1944 – w Wydziale Studiów Technicznych dowództwa Polskich Sił Powietrznych. Tam odtworzył dokumentację swego samolotu sportowego z 1938 i opracował na tej podstawie wraz z P. Kubickim projekt samolotu szkolnego Gazela, którego produkcję miano rozpocząć w Polsce po zakończeniu wojny. Ponadto 1943–44 opracował projekt samolotu sportowego o układzie kaczk.

1 IX 1944 D. otrzymał awans na stopień kapitana. Dyplom inżyniera-mechanika uzyskał w 1947 w Polish University College w Londynie. W 1948–49 pracował w Bevan Brothers w Chelmsford (Essex) przy konstruowaniu śmigłowca z łopatkami napędzanymi odrzutem. W 1940–54 w Percival Aircraft w Luton (Bedfordshire) brał udział w projektowaniu łoża silnikowego dla samolotu pasażerskiego Pembroke oraz skrzydła do samolotu Jet Provost. Zaprojektował tam (na konkurs) kolejną wersję Gazeli – wojskowy samolot obserwacyjny. W 1954–55 pracował w Folland Aircraft w Hamble k. Southampton (Hampshire) przy konstruowaniu środkowej części płata myśliwca Gnat. W 1955 wyjechał do USA, gdzie 1955–57 w Cessna Aircraft w Wichita (Kansas) był kierownikiem grupy projektującej przód kadłuba i usterzenie samolotu Cessna 620. W 1958–59 w Stanley Aviation w Denver (Kolorado) brał udział w projektowaniu fotela wyrzucanego Convair B oraz wyrzucanej kabiny awaryjnej dla naddźwiękowego bombowca Convair B-58 Hustler, a 1959–67 w Boeing Airplane w Renton (Washington) projektował pomieszczenie załogi i fotele do promu kosmicznego. Był autorem patentów na automatyczny stabilizator i tarciowy amortyzator.

Jego zamiłowaniem były: polowania, obserwacja zwierząt i malarstwo.

SBTP (A. Glass, T. Różycka); SPPT (A. Glass).

D. Bernad, B. Braniewski, J.B. Cynk, A. Glass, T. Kopański:  
*PZL.37 Łoś*, Gdańsk 2006; J. Cynk: *Polish Aircraft 1893–1939*,  
London 1971; tegoż: *Samolot bombowy PZL P.37 Łoś*,  
Warszawa 1990; A. Glass: *Polskie konstrukcje lotnicze  
1893–1939*, Warszawa 1976; tegoż: *Samoloty PZL  
1928–1978*, Warszawa 1980; J.R. Konieczny, T. Malinowski:  
*Mała encyklopedia lotników polskich*, Warszawa 1983;  
„Skrzydłata Polska” 1967, nr 47 (W. Litwinowicz); „Technika  
Lotnicza i Astronautyczna” 1968 nr 2, 1971 nr 5 (J.  
Kędzierski); Instytut Polski i Muzeum im. Gen. Władysława  
Sikorskiego w Londynie: akta personalne.

Andrzej Glass

[Poprzedni](#)  
[Następny](#)