

REJESTR DOTYCZY:Nr. rejestracyjnyDRZEWIECKI Jerzy
.....

z d.

s/c i

z d.

ur. w

kraj:

zm. 1990 w

kraj: Kanada

pochowany

Dane personalneInżynier, konstruktorlotniczy, pilot

_____Źródła i bibliografia

Dziennik Polski 11.6.1990 - wspomnienie

Jerzy Drzewiecki – współtwórca RWD – nie żyje

W Kanadzie zmarł niedawno Jerzy Drzewiecki, inżynier Politechniki Warszawskiej, znany konstruktor lotniczy i doświadczony pilot.

Od początku studiów Jerzy włączył się w grono entuzjastów lotnictwa z Sekcji Lotniczej Koła Mechaników i przez cały czas studiów brał czynny udział w jej pracach jak też i w pracach Warsztatów tej Sekcji umieszczonych w suterrenach kreslarni politechnicznej. Tam też zbudował swój pierwszy szybowiec, a potem i samolot J.D.1. A wtedy też nawiązał

kontakt z kolegami, później nierozwalnej trójki „RWD” (Rogalski-Wigura-Drzewiecki), która po ukończeniu studiów stworzyła „Doświadczalne Warsztaty Lotnicze”.

Jeszcze przed ukończeniem studiów politechnicznych, Jerzy ukończył kurs pilotów zorganizowany przez Lotnictwo Wojskowe dla cywilnych przyszłych inżynierów lotnictwa, z wynikiem doskonałym, co pozwoliło mu już latać na pierwszym samolocie swej konstrukcji jak i na wszystkich następnych. Był znakomitym pilotem.

Dwa wygrane „Konkursy Międzynarodowe Samolotów Turystycznych” w których zwyciężyły samoloty RWD-6 i RWD-9, były największymi chyba osiągnięciami konstruktorów RWD, choć na RWD-6 Jerzy cudem uszedł śmierci kiedy na próbnym locie urwały się oba skrzydła, a na tym samym typie po zawodach już zabili się Żwirko i Wigura. Ale te dwie kraksy nie zmniejszyły zamiłowania Jerzego do latania. Za osiągnięcia konstruktorów w tych „Konkursach Międzynarodowych” Jerzy został uhonorowany dwukrotnie Złotym Krzyżem Zasługi.

Jerzy był też zapalonym sportowcem znanym i w A.Z.S.-ie w czasie studiów i później jako narciarz i taternik, choć do zawodów nie stawał.

Wojna zaważyła wszelkie plany. Kiedy 1. września Okęcie było już atakowane, zdecydowano przeniesienie fabryk z terenów lotniska. W parę dni potem Jerzy ewakuuje już na zawsze swe warsztaty i w rekordowym czasie przeprowadza garstkę swych pracowników przez Rumunię aż do Londynu gdzie decyduje się pozostać. Dołącza do trzyrodzinnej grupy przyjaciół (Rogalski, Kubicki i ja, z żonami) i jedziemy do Yeovilu, gdzie znaleźliśmy pracę w fabryce samolotów Westland. Niełatwe były początki pracy bez znajomości języka i o zupełnie innych metodach pracy. Po roku, Jerzy znajduje dla siebie pracę do której ciągnie go dawne zamiłowanie do latania. Zaciąga się do A.T.A. (Air Transport Auxiliary), takiej półcywilnej organizacji pilotów dostarczających samoloty z fabryk do oddziałów wojskowych. Przechodzi wszelkie próby bez kłopotów i odwiedza nas w Yeovilu już w mundurze A.T.A. Z tej nowej pracy jest bardzo zadowolony. Ta

wtedy już emeryt pełen energii, obwozi nas po znajomych i z dumą pokazuje domek letni który nad jeziorem sam postawił.

W ostatnich latach niestety zapada ciężko na zdrowiu, traci zupełnie samodzielność, on, który tak zawsze sam dawał sobie radę w życiu. Ale wyraźnie nie poddawał się, w listach do rodziny zawsze figurował, choć z trudem wypracowany podpis. Dopiero w ostatnim liście go zabrakło.

S. P. Prauss

* * *

Popularny i znany w Polsce inż. Jerzy Drzewiecki był inspiratorem długiej serii awionetek, które miały wielki wpływ na lotnictwo prywatne w całej Europie przed wojną 1939-45.

Jednopłatowce budowane według jego planów zdobywały nagrodę za nagrodą i ustanawiały w swych kategoriach rekordy; ale wyczynem, który ustalił jego reputację, był przelot bez lądowania przez Atlantyk z Senegalu do Brazylii w maju 1933 r. Kapitan Stanisław Skarżyński przeleciał Atlantyk w RWD-5 bis Drzewieckiego, z silnikiem 130 hp De Havilland Gipsy Major i ustanowił rekord długości lotu dla awionetek: 2.224 mil w 20 godzin i 30 minut.

Samoloty RWD opanowały polskie lotnictwo sportowe i odnosiły triumfy w europejskich zawodach. Wywołały specjalne zainteresowanie w Niemczech, których lotniczy sportowcy wkrótce mieli brać udział w nalotach Luftwaffe na Polskę. Na początku drugiej wojny światowej ok. 60 RWD-8 z liczby 600 było używanych w służbie łączności Armii Polskiej; po kapitulacji Warszawy dwa z nich były ostatnimi samolotami, które atakowały najeźdźców obrzucając oddziały niemieckie granatami



Jerzy Drzewiecki

Inwazja skróciła obiecującą karierę Drzewieckiego. Jednym z jego poprzednich dzieł był projekt dwusilnikowego samolotu o krótkim starcie i lądowaniu (Stol), bardzo postępowy na późne lata trzydzieste — i projekty cięższych bombowców jak np. dwusilnikowy zwiadowczy bombowiec torpedowy.

Zaprojektował jednopłatową awionetkę ze skrzydłami od dołu, napędzaną starym silnikiem 45 hp Anzani wypożyczonym od Wydziału Aeronautyki. Nie zniechęcił się kiedy ta awionetka stanęła w płomieniach przy lądowaniu po pierwszym locie. Późniejsza wersja, Adecpiea, przyniosła mu miły rozgłos, gdy użyto jej do filmowania scen lotniczych w polskiej komedii „Sto procent miłości”.

W 1931 roku pilotując RWD-7 Drzewiecki osiągnął szybkość 111 mil na godzinę, ustanawiając rekord przeciętnej szybkości dla tej kategorii awionetek.

Po wojnie Drzewiecki osiedlił się w Kanadzie, gdzie pracował dla National Research Council. Został specjalistą od radaru i skonstruował urządzenia dla systemu ostrzegawczego dla Wydziału Obrony Powietrznej Ameryki Północnej.

Z. Luszwicz (Stafford)

przeprowadza garstkę swych pracowników przez Rumunię aż do Londynu gdzie decyduje się pozostać. Dołącza do trzyrodzinnej grupy przyjaciół (Rogalski, Kubicki i ja, z żonami) i jedziemy do Yeovilu, gdzie znaleźliśmy pracę w fabryce samolotów Westland. Niełatwe były początki pracy bez znajomości języka i o zupełnie innych metodach pracy. Po roku, Jerzy znajduje dla siebie pracę do której ciągnie go dawne zamiłowanie do latania. Zaciąga się do A.T.A. (Air Transport Auxiliary), takiej półcywilnej organizacji pilotów dostarczających samoloty z fabryk do oddziałów wojskowych. Przechodzi wszelkie próby bez kłopotów i odwiedza nas w Yeovilu już w mundurze A.T.A. Z tej nowej pracy jest bardzo zadowolony. Ta służba nie obeszła się jednak bez poważnych wypadków, szczęśliwie jednak uchodzi z życiem z pożaru samolotu i tylko z opaloną głową spędza rekonwalescencję u nas w Yeovilu.

Mieszkaliśmy już w Londynie kiedy Jerzy zawiadomił nas że leci na kontynent, A.T.A. zaczynało już dostarczać samoloty na linię frontu.

Wojna się skończyła, A.T.A. demobilizuje swoich pilotów. Jerzy przyjeżdża jeszcze do Londynu na swą dekorację: za służbę w A.T.A. otrzymał order MBE. Od polskich władz otrzymał potem jeszcze jeden Krzyż Zasługi.

Jerzy jedzie jeszcze do Bristolu i pracuje w biurze konstrukcyjnym Bristol Aircraft, gdzie wtedy budowano wielki samolot pasażerski „Lord Brabazon”. Nie znalazł tam jednak interesującej pracy dla siebie i decyduje się jechać do Kanady. Ta decyzja jest też decyzją zerwania z lotnictwem, otrzymuje tam pracę dobrą w urzędzie państwowym i jest z niej zadowolony.

W 1950 roku następuje zasadnicza zmiana: Jerzy żeni się z Józefą Śmiałowską i w krótkim czasie żona i trzy piękne córki zamieniają jego dotychczasową samotność w kochającą się i liczną rodzinę którą poznaliśmy w 1975 roku będąc w Kanadzie. Jerzy,

przeleciał skrzydłami w RWD-5 bis Drzewieckiego, z silnikiem 130 hp De Havilland Gipsy Major i ustanowił rekord długości lotu dla awionetek: 2.224 mil w 20 godzin i 30 minut.

Samoloty RWD opanowały polskie lotnictwo sportowe i odnosiły triumfy w europejskich zawodach. Wywołały specjalne zainteresowanie w Niemczech, których lotnicy sportowcy wkrótce mieli brać udział w nalotach Luftwaffe na Polskę. Na początku drugiej wojny światowej ok. 60 RWD-8 z liczby 600 było używanych w służbie łączności Armii Polskiej; po kapitulacji Warszawy dwa z nich były ostatnimi samolotami, które atakowały najeźdźców obrzucając oddziały niemieckie granatami ręcznymi.

napędzaną starym silnikiem 45 hp Anzani wypożyczonym od Wydziału Aeronautyki. Nie zniechęcił się kiedy ta awionetka stanęła w płomieniach przy lądowaniu po pierwszym locie. Późniejsza wersja, Adepciea, przyniosła mu miły rozgłos, gdy użyto jej do filmowania scen lotniczych w polskiej komedii „Sto procent miłości”.

W 1931 roku pilotując RWD-7 Drzewiecki osiągnął szybkość 111 mil na godzinę, ustanawiając rekord przeciętnej szybkości dla tej kategorii awionetek.

Po wojnie Drzewiecki osiedlił się w Kanadzie, gdzie pracował dla National Research Council. Został specjalistą od radaru i skonstruował urządzenia dla systemu ostrzegawczego dla Wydziału Obrony Powietrznej Ameryki Północnej.

Z. Luszowicz (Stafford)