REJESTR DOTYCZY:

JAKIMIUK Jean [Jan]

s/c ..... i .....

z d. .....

1905 w okolicę Wilna

kraj: .....

† 1991 w .....

kraj: .....

pochowany: .....

nr grobu: .....

Nr rejestracyjny

1

Nota zamieszczona:
w tomie .....
czesci .....

Indeks

Konstruktor lotn.

Copyright: 1970
B.O. Jeżewski

Źródła i bibliografia c.d.

znak rozpoznawczy

Uwagi:

Nota:

Przypisy:

Źródła i bibliografia:

znak rozpoznawczy

- „Polak Założycielem Konstruktorem Nowego Samolotu Bez Podwozia" [w:] „Kurjer Codzienny" 28.08.1954
- „Franki Piasecki and other Polish aviations designers", s. 12-15. (katalog z wystawy w Muzeum Lotnictwa w Krakowie

KURYER CODZIENNY — P

SOBOTA, 28 SIERPNIA, 1954

Polak Jakimiuk Konstruktorem Nowego Samolotu Bez Podwozia

Nowy Ten Samolot "Baroudeur" Produkuje Francja

—c—

W magazynie "Realisites" wydawanym w Paryżu, Margaret Biddle zamieściła ciekawy wywiad z polakiem Jakimiuk, który jest konstruktorem najnowszego rewelacyjnego samolotu, który nie posiada podwozia.

Położenie Francji na wypadek wojny jest bardzo trudne ponieważ teretorium jej może być zaatakowane przez wroga w ciągu 12 minut tak, że nie można przygotować nawet skutecznej obrony samolotów myśliwskich. Zaludnienie Francji jest tak duże, że brak jest odpowiednich niezamieszkanych terenów, na budowę przestronnych lotnisk, z długimi bieżniami, z których startować mogłyby myśliwce we większej ilości. Wobec tego w Francji potrzebny był taki typ samolotu, który mogłby startować z minimalnej przestrzeni i który mogłby wspierać akcję wojska oraz przygotować teren dla działań artylerii o dalekim zasięgu.

Dlatego Societe National de Constructions Aeronautique de Sud-Est już od roku 1951 rozglądało się za samolotem takiego typu, który odpowiadałby nowym potrzebom Francji.

Prezes Kompanii Francuskiej Georges Hereil, zwrócił się w tej sprawie do znanego konstruktora samolotów Jakimiuka i ten rozwiązał ten trudny problem. Będąc bowiem w Kanadzie skonstruował on samolot "Beaver", na potrzeby kanadyjskich farmerów, którzy potrzebowali samolotu mogącego lądować na terenach zalesionych na bardzo małej przestrzeni. Farmerzy ci po wojnie pokupowali samoloty wojskowe dla celów transportacyjnych i komunikacyjnych na bezdrożnych terenach, lecz przekonali się że samoloty te mało im są przydatne z uwagi na brak odpowiednich lotnisk i potrzebują zupełnie innego typu, który by odpowiadał tym specyficznym warunkom.

Na podstawie zdobytego doświadczenia, Jakimiuk już w roku 1953 skonstruował nowy typ samolotu, który w sierpniu ub. r. przeszedł zadowalniająco próby i nadaje się dziś do masowej produkcji. Samolot ten tak jest przydatny, że Francja spodziewa się że przez siły "NATO" zostanie zatwierdzony jako podstawowy samolot dla obrony lotniczej.

—c—

Czym Różni Się Samolot "Baroudeur"

—c—

"Baroudeur" skonstruowany przez Jakimiuka jest tak pomyślany, że może startować z czterokołowej motorowej platformy, opatrzonej w opony niskiego ciśnienia, które nie wymagają betonowej bieżni. Samoloty podbneg typu z platformy mogą startować na przestrzeni 900 yardów, lecz dzięki temu, że platforma Jakimiuka ma motor, dystans ten może być zmniejszony do około 550 stóp czyli do 1/3 części przestrzeni dziś potrzebnej na start samolotu tego typu. — Platforma ta posiada hydraliczne hamulce na cztery koła, dzięki czemu może być zatrzymana po starcie na małej przestrzeni i jest zwrotna tak, że równocześnie na tej przestrzeni mogą odbywać się starty innych samolotów równocześnie.

Kierowca bowiem platformy, po odbiciu się samolotu, może ją zatrzymać na 55 yardach i zjechać z bieżni.

Lądowanie samolotu jest możliwe na małej przestrzeni, bez podwozia, ponieważ samolot posiada trzy płozy, specjalnie amortyzowane, na których może bezpiecznie lądować oraz manewrować w kole o promieniu 25 yardów. Okazało się niespodziewanie, w czasie prób, że samolot ten w wyjątkowych okolicznościach nawet może na płozach tych wzbić się w powietrze bez specjalnej platformy, co niezwykle jest ważne podczas operacji bojowych.

Samolot ten posiada jeden silnik odrzutowy "Altar" i waży około 6,500 funtów. Może on być uzbrojony w działko 30 mm.

Samolot ten może przewozić rakiety i bomby oraz zbiorniki z płynem zwanym "napalm" jako bomby zapalające.

Konstruktor nadał temu samolotowi nazwę od wyrażenia arabskiego "walka," którym z języku legionu cudzoziemskiego, nazywano osobników szukających zaczepki.

———o———

Kim Jest Konstruktor

———o———

Jakimiuk pochodzi z okolic Bielska i w roku 1925 ukończył Uniwersytet Wileński. Następnie studiował on Kolegium Aeronautycznym z Paryżu i w roku 1929 wrócił do Polski, gdzie pracował w Krajowej Fabryce Samolotów w Poznaniu. Z początkiem września 1939 roku, w akcji nad Warszawą, został raniony i następnie przedostał się do Rumunii i w końcu dostał się do Francji.

Gdy Niemcy zajmowali Francję, Jakimiuk przedostał się do Hiszpanii i następnie dostał się do Kanady i od 1940 do 1949 roku pracował w De Havilland Aircraft w Toronto i tam był konstruktorem samolotu treningowego "Chipmunk", którego R.A.FB. użył do szkolenia pilotów.

Samolot ten jest również używany obecnie do celów szkoleniowych przez Lotnictwo Egiptu, Persji i Indii. Następnie skonstruował on samalot "Beaver", o którym mówiliśmy na innym miejscu. W roku 1950 Jakimiuk wrócił do Francji i w niedługim czasie powierzono mu misję skonstruowania samolotu bez podwozia. Zadanie to udało się mu całkowicie zrealizować, samolotem "Bardoudeur". — Z.H.W.

„Frank Piasecki and other Polish aviation designers" s. 12-15

WSIEWOLOD JAN JAKIMIUK



1905 (1902?)—1991

Jean Jakimiuk, „Jaki", aviation engineer, aircraft designer

He was born in the Vilnius region. He graduated in mathematics from the Stefan Batory University in Vilnius. He also took on engineering studies in Paris at the Ecole Nationale Superieure d'Aeronautique and at the Sorbonne. In 1930 he started work at PZL in Warsaw in the engineering team of Zygmunt Puławski, the famous builder of fighters with the "Polish wing" or "Pulawski wing". After Puławski's tragic death, Jakimiuk became the head of the construction team and worked on development versions of the **PZL P.11**, **PZL P.24**, **PZL P.8** and **PZL P.28** aircraft. He also designed the **PZL.44 Wicher** airliner.

After war broke out, he was evacuated along with PZL's technical personnel through Romania to France. He worked there as **manager of a team of Polish engineers** at the Societe Nationale des Constructions Aéronautiques – Sud Est (SNCA-SE) aircraft factory.

The British de Havilland company offered him the position of **chief designer** at its subsidiary in Canada (DHC). Jakimiuk led the conversion of the Avro Anson there; constructed a wooden wing for the NA-66 Harvard II training aircraft; and designed the



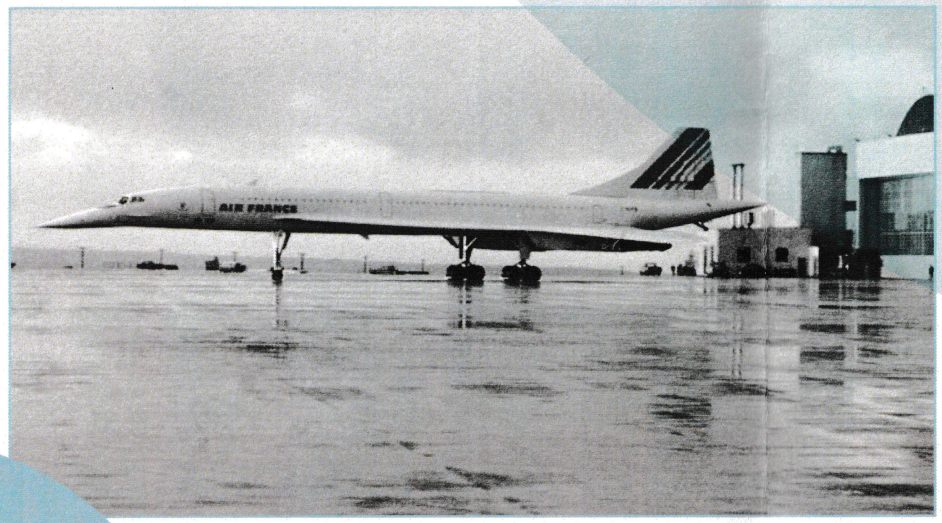
mounting for the Menasco engine in the DH.82 Tiger Moth training plane. In 1942, he launched the production of the DH.98 Mosquito.

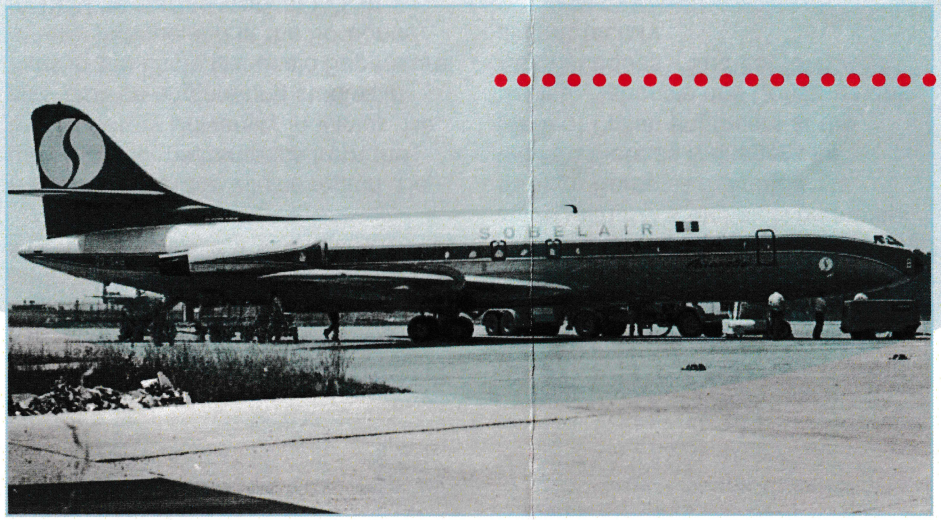
After the war, along with W. Stepniewski, he custom designed the **DHC-1 Chipmunk** training aircraft (1292 built) for the RAF, followed by the **DHC-2 Beaver** (1718 built) and drew up a preliminary design for the **DHC-3 Otter**. In 1948, he moved to the de Havilland factory in the UK, where he developed the **DH.112 Sea Venom** jet fighter. From 1951 he again worked with SNCA-SE, designed the **SE-5000 Baroudeur** fighter jet (not manufactured), and was a consultant on the construction of the SE-210 Caravelle jet airliner.

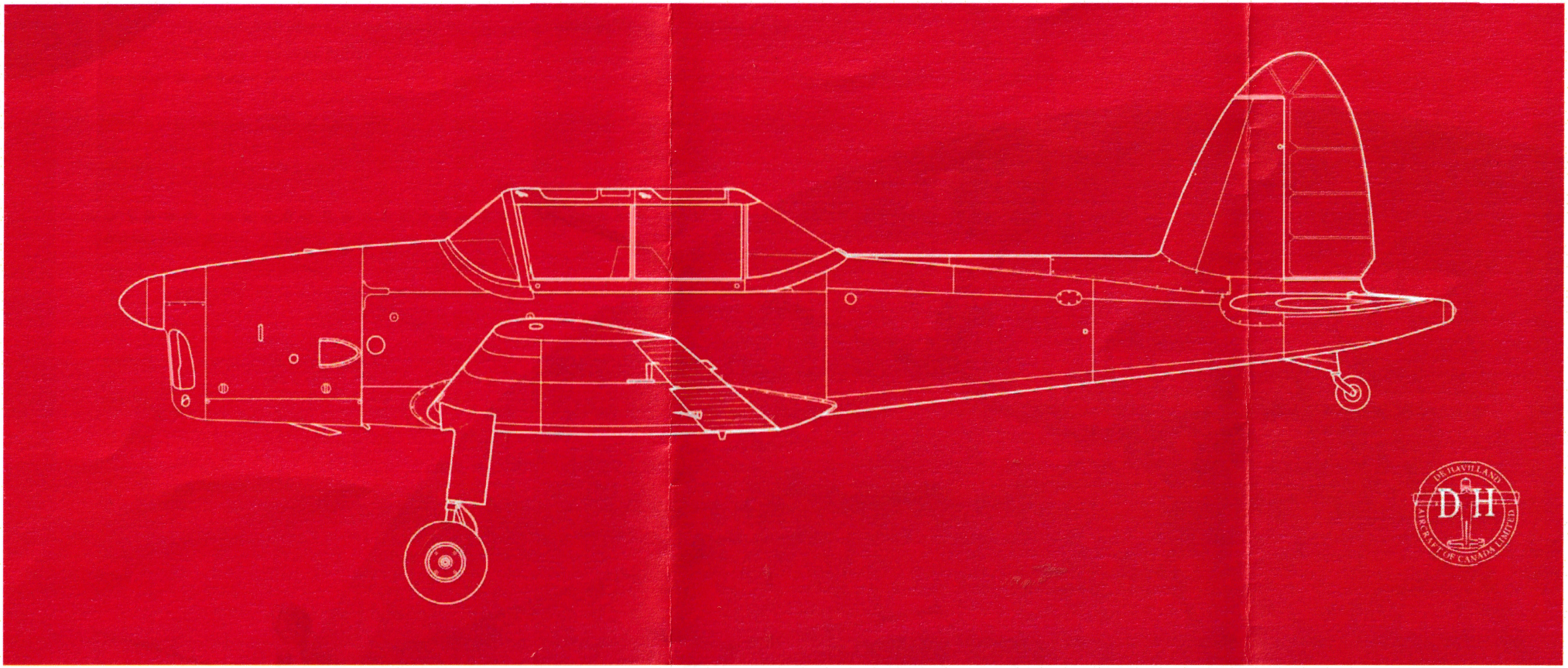
Because of the merger of French air manufacturers, Jakimiuk continued his career in the resulting Aerospatiale corporation, dealing with technical-economic and commercial affairs. He **participated in the Concorde project**. From 1966-1972 he was **President of the French Aerospace Corporation** (a subsidiary of Aerospatiale in the U.S.). After retiring, he remained a technical and economic consultant at Aerospatiale.

W. Jakimiuk designed the Chipmunk trainer *(right)* **and the Barodeur jet fighter** *(left)*. **He also contributed to the development of the Caravelle (bottom right) and the supersonic Concorde** *(below)* **airliners.**







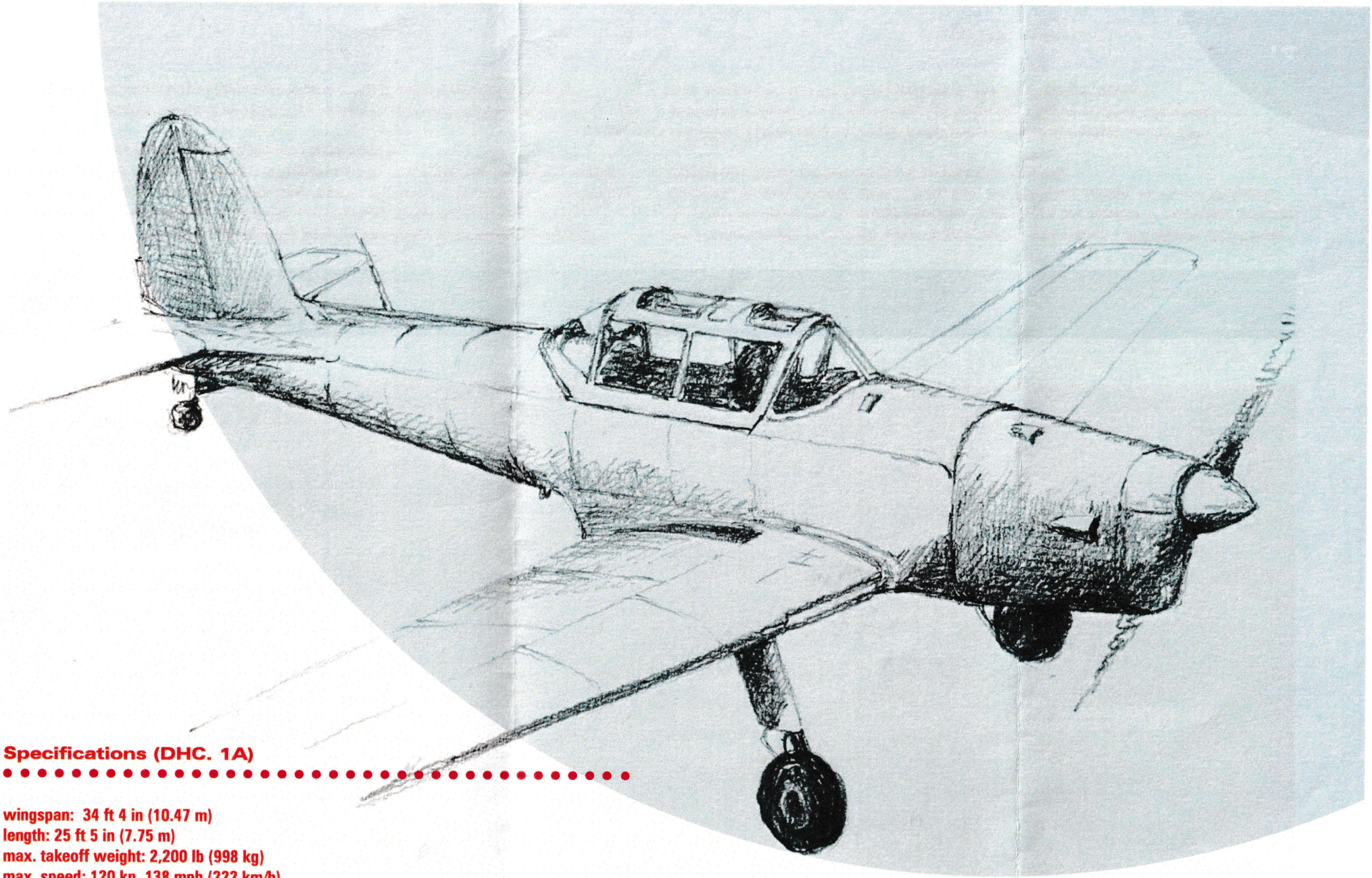


DHC. 1A CHIPMUNK

The Chipmunk was designed just after the Second World War in De Havilland Canada works by engineers Wsiewolod Jakimiuk and Wieslaw Stepniewski. The plane was conceived as a replacement for DH.82 Tiger Moth in the role of basic trainer. The prototype first took off from Dowsview airfield in Toronto on 22th May 1946. It was a single engine low-wing cantilever monoplane of all metal construction.

Production started in 1948 and by 1956 217 examples had been built. The Chipmunk remained Canada's primary military trainer until 1972. It was also manufactured by De Havilland works in Hatfield, Great Britain, which built around 1,000 planes. Apart from the Royal Air Force the plane was operated by air forces of a number of countries: Belgium, Denmark, Norway, Ireland, Israel, Egypt, Iraq, Saudi Arabia, Jordan, Kenia and Malaysia. Portuguese OGMA factory produced another 66 examples.

The DHC-1 Chipmunk is no longer in military use, but there remain around 500 airworthy "chippies" in private hands. Interestingly, a highly modified Chipmunk was featured in the 1975 Hollywood movie "The Great Waldo Pepper".



Specifications (DHC. 1A)

wingspan: 34 ft 4 in (10.47 m)
length: 25 ft 5 in (7.75 m)
max. takeoff weight: 2,200 lb (998 kg)
max. speed: 120 kn, 138 mph (222 km/h)
ceiling: 15,800 ft (5,200 m)
range: 225 NM (445 km)
powerplant: four-cylinder, inline, de Havilland Gipsy Major 1C rated at 145 hp