

# Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/224319,Jerzy-Drzewiecki-19021990.html>  
26.02.2026, 21:41



[Następny](#)

[Powrót](#)

## Jerzy Drzewiecki (1902-1990)

Należał do głównych konstruktorów Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, w których realizowano konstrukcje zespołu RWD. Był też w DWL pilotem doświadczalnym i ustanawiał samolotowe rekordy.

07.08

[Giganci Nauki Lotnictwo Nauka](#)

Trzeci z „muszkietierów” w zespole RWD, Jerzy Jan Drzewiecki, urodził się w Warszawie 7 sierpnia 1902 r. Był synem Józefa i Jadwigi z Jankowskich.

Od 1912 r. uczęszczał do szkoły H. Rygiera w Grodzisku Mazowieckim, od 1914 r. do szkoły W. Górskiego w Warszawie, a od 1915 r. do Gimnazjum im. E. Konopczyńskiego, przemianowanego w 1918 r. na Państwowe Gimnazjum im. A. Mickiewicza w Warszawie, gdzie zdał maturę w 1921 r. Jako ochotnik wziął udział w wojnie polsko-bolszewickiej, służąc od 12 lipca do 4 grudnia 1920 r. w 8 Pułku Artylerii Polowej.

1 października 1921 r. rozpoczął studia na wydziale mechanicznym Politechniki Warszawskiej (PW). W 1923 r. został wiceprezesem Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW i od jesieni tego roku koordynował jej prace warsztatowe. W 1924 r. zaprojektował i wraz z członkami sekcji zbudował szybowiec SL-2 (JD-1) Czarny Kot, który w czerwcu 1925 r. zajął piąte miejsce w II Konkursie Szybowców na Oksywiu k. Gdyni. W 1925 r. – w drodze wyjątku, jako cywil oraz bez badań lotniczo-lekarskich – Drzewiecki został przeszkolony w pilotażu w Centralnej Eskadrze Treningowej przy 1 Pułku Lotniczym w Warszawie i uzyskał dyplom pilota wojskowego. Od 16 maja 1925 r. do lipca 1926 r. pracował w Wojskowej Centrali Badań Lotniczych w Warszawie jako zastępca kierownika biura konstrukcyjnego inż. W. Zalewskiego. Zaprojektował tam skrzydła do samolotu CWL Zalewski WZ-X, oblatanego w sierpniu 1926 r.

Wcześniej, w latach 1924-1925, zaprojektował dwumiejscowy samolot sportowy JD-2 (SL-4) zbudowany pod kierunkiem A. Kocjana w utworzonych na PW w podziemiach Nowej Kreślarni warsztatach Sekcji Lotniczej i oblatany 5 października 1926 r. Zbudowany w 1927 następny JD-2 zajął w październiku tego roku pierwsze miejsce w I Krajowym Konkursie Awionetek. W latach 1929-1930 Drzewiecki zbudował kolejne cztery samoloty tego typu w ulepszonej wersji JD-2bis. W latach 1927-1928 zaprojektował wspólnie ze S. Rogalskim i S. Wigurą samolot sportowy RWD-1, zbudowany w warsztatach Sekcji Lotniczej i oblatany przez Drzewieckiego w październiku 1928 r. Samolot ten w II Krajowym Konkursie Awionetek w 1928 r. został wyróżniony za oryginalną konstrukcję. RWD-1 zapoczątkował wieloletnią współpracę zespołu RWD. Podczas praktyki studenckiej w holenderskiej wytwórni Fokker Drzewiecki zapoznał się ze spawaniem acetylenowym konstrukcji lotniczych i przeniósł tę umiejętność do warsztatów sekcji. W latach 1928-1929 zespół RWD zaprojektował swój następny samolot sportowy RWD-2, oblatany przez Drzewieckiego w lipcu 1929 r. Samolot ten był pierwszym dużym sukcesem RWD. W lipcu 1929 r. Żwirko i Wigura wykonali na RWD-2 rajd wokół Europy długości 5 tys. km, w październiku 1929 r. Żwirko zwyciężył na tym samolocie w I Locie Południowo-Zachodniej Polski, a 16 października 1929 r. Żwirko i A. Kocjan uzyskali na RWD-2 dla Polski pierwszy międzynarodowy rekord lotniczy, w klasie samolotów o masie własnej do 280 kg, uzyskując wysokość 4004 m.

9 grudnia 1929 r. Drzewiecki otrzymał dyplom inżyniera na oddziale lotniczym wydziału mechanicznego PW. Od 1929 r. był członkiem Aeroklubu Akademickiego Warszawskiego, przekształconego następnie w Aeroklub Warszawski, oraz Związku Polskich Inżynierów Lotniczych. Warsztaty Sekcji Lotniczej Koła Mechanicznego Studentów PW, produkujące samoloty RWD, w 1930 r. przeniosły się na Okęcie do budynków ufundowanych przez LOPP, a w 1933 r. przekształciły się w spółkę Doświadczalne Warsztaty Lotnicze. Drzewiecki należał w nich do głównych konstruktorów. Do 1933 r. był też ich pilotem doświadczalnym – oblatywał prototypy samolotów RWD-3, RWD-4, RWD-5, RWD-6, RWD-7, RWD-8 i RWD-10. Na RWD-6 miał wypadek (podczas lotu urwały się skrzydła), lecz wyszedł z niego tylko lekko ranny. Na RWD-7 wspólnie z J. Wędrychowskim ustanowił międzynarodowy rekord prędkości w II klasie samolotów turystycznych, uzyskując 12 sierpnia 1931 r. prędkość 178 km/h, z Kocjanem zaś rekord wysokości, 30 listopada 1931 r. uzyskując 6023 m. Łącznie w warsztatach Sekcji Lotniczej Koła Mechanicznego Studentów PW i Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych w latach 1926–1939 zbudowano 21 typów samolotów RWD w liczbie 314 egz., a ponadto 540 w innych wytwórniach w kraju (Podlaskiej Wytwórni Samolotów i Lubelskiej Wytwórni Samolotów), a także w Estonii i Jugosławii – razem 850 samolotów, z czego 200 było użytkowanych w 18 krajach. Samoloty RWD-8 (ponad 570 szt.) były podstawowym sprzętem polskiego lotnictwa sportowego i wojskowych szkół lotniczych w latach 30. XX w. Na nich wyszkoili się większość naszych pilotów biorących udział w II wojnie światowej. Na RWD-6 F. Żwirko i S. Wigura odnieśli zwycięstwo w zawodach Challenge 1932, a na RWD-9 J. Bajan i G. Pokrzywka w Challenge 1934.

We wrześniu 1939 r. wraz z kadrą techniczną i samolotami DWL Drzewiecki ewakuował się do Rumunii, a w październiku przedostał się do Anglii. W 1940 r. pracował jako kreślarz w biurze prototypowym wytwórni samolotów Westland w Yeovil, gdyż Anglicy początkowo nie chcieli zatrudniać u siebie obcokrajowców jako inżynierów konstruktorów. W latach 1941–1945 był pilotem w Air Transport Auxiliary, jednostce zajmującej się rozprowadzaniem samolotów z wytwórni i warsztatów remontowych do jednostek bojowych, a także odprowadzaniem samolotów do remontu. Wylatał w ten sposób 2 tys. godzin, przeprowadzając ponad 1,2 tys. samolotów 64 typów. Miał dwa poważne wypadki lotnicze (ciężkie poparzenie na samolocie Beaufort i rozbiecie samolotu Whitley) oraz kilka lekkich.

W latach 1945–1947 Drzewiecki pracował w Anglii w wytwórni samolotów Bristol Aeroplane Co. w Filton jako kreślarz, a następnie konstruktor. W 1947 r. wyjechał do Kanady. Mimo kontraktu z wytwórnią De Havilland of Canada z powodu kryzysu pracy w niej nie otrzymał. Zatrudnił się w National Research Council w Ottawie, konstruując i instalując anteny radarowe. Następnie instalował radioteleskopy i projektował interferometry do 1972 r.

Jego pasją były narty i kwiaty. Zmarł 15 maja 1990 r. w Ottawie.

Tekst prof. Bolesława Orłowskiego  
pochodzi z dodatku historycznego do tygodnika „Sieci”

[Giganci nauki PL – polscy wynalazcy, odkrywcy i pionierzy nauk ścisłych, odc. 5](#)

[Poprzedni Strona](#)  
[Następny Strona](#)

Lotnictwo, Nauka

Biografie