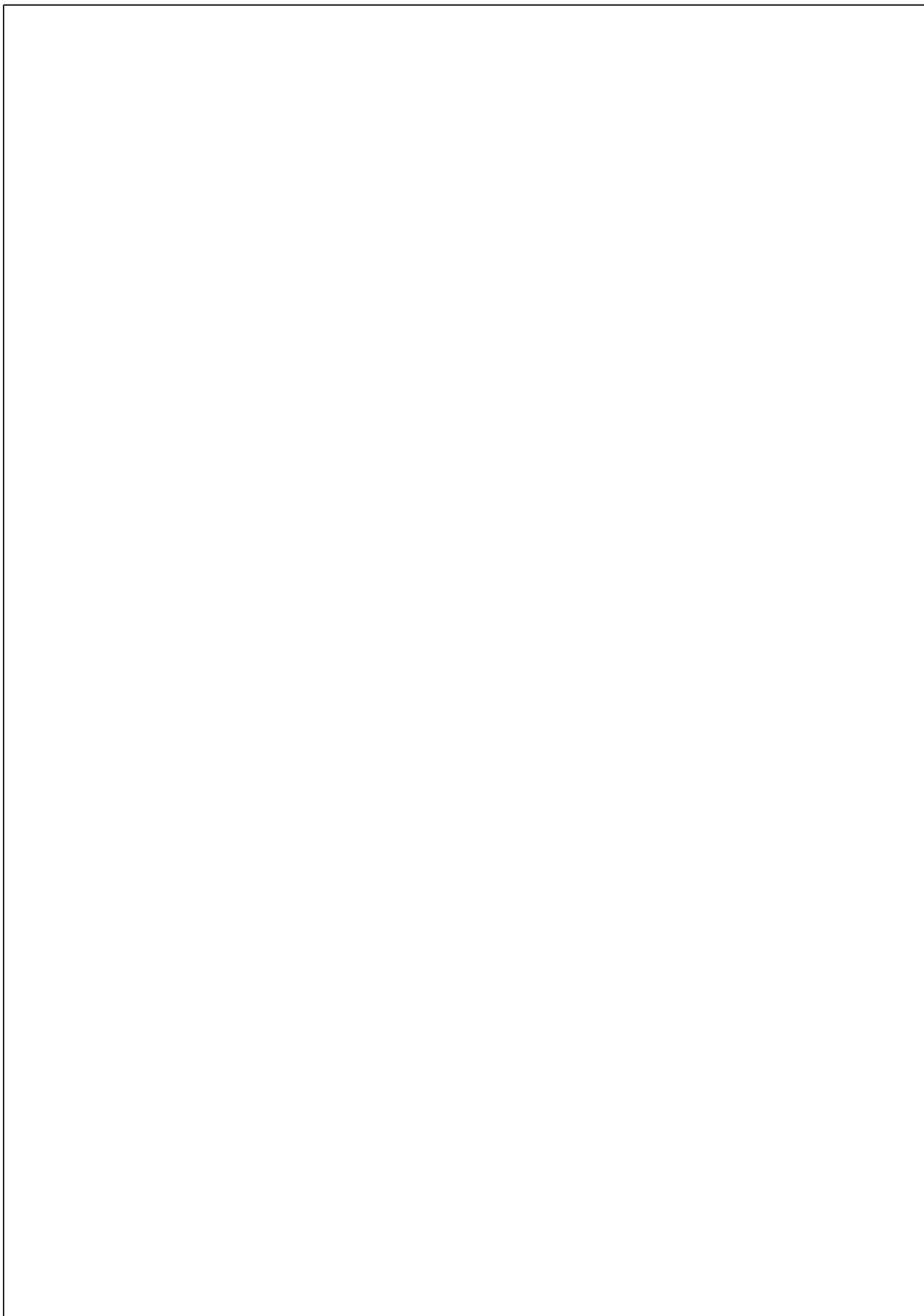


Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/224325,Jerzy-Dabrowski-18991967.html>
26.02.2026, 17:36



[Następny](#)

[Powrót](#)

Jerzy Dąbrowski (1899-1967)

W dwusilnikowym bombowcu PZL.37 Łoś Dąbrowski użył po raz pierwszy specjalnego cienkiego profilu skrzydła. Podobne pierwsze profile laminarne w samolotach zaczęto stosować dopiero podczas II wojny światowej.

08.09

[Giganci Nauki](#) [Lotnictwo](#) [Nauka](#)

Jerzy Dąbrowski urodził się 8 września 1899 r. w Nieborowie k. Łowicza. Był synem Michała Junoszy-Dąbrowskiego, urzędnika kolejowego, i Kazimiery z Cichockich.

Maturę zdał w 1921 r. w Szkole Rady Głównej Opiekuńczej w Warszawie, rozpoczął studia na wydziale architektury Politechniki Warszawskiej, w 1922 r. przeniósł się na wydział mechaniczny. Po śmierci ojca w 1923 r. utrzymywał matkę i rodzeństwo, udzielając korepetycji. Po uzyskaniu podyplomu przerwał studia i od kwietnia 1923 r. do października 1926 r. 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 r.

Następnie 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 Jerzego Rudlickiego. Równocześnie zaprojektował wraz z A. Uszackim dwumiejscowy samolot sportowy DUS-III Pta-Pta, zbudowany w 1928 r. w warsztatach Lubelskiego Klubu Lotniczego.

Od lutego 1928 r. Dąbrowski zatrudnił się jako szef grupy konstrukcyjnej w biurze konstrukcyjnym Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) w Warszawie, gdzie w latach 1928-1929 wraz z inż. F. Kottlem zaprojektował dwumiejscowy samolot łącznikowy PZL Ł.2 (oblatany w 1929 r. i zbudowany w 1931 r. w serii 30 szt.). Na samolocie PZL Ł.2 S. Skarżyński i A. Markiewicz wykonali w 1931 r. lot dookoła Afryki o długości ponad 25 tys. km. Był to pierwszy długodystansowy rajd na samolocie polskiej konstrukcji. W 1928 r. Dąbrowski zaprojektował ślizgacz wodny napędzany silnikiem lotniczym, przeznaczony dla prezydenta I. Mościckiego, wykonany w PZL. W 1932 r. wraz z Franciszkiem Misztalem zaprojektowali trójmiejscowy samolot sportowy PZL.19, zbudowany w 1932 r. w trzech 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 Dąbrowskiego aerodynamiczny kształt jego skrzydła stał się wzorem dla następnych modeli. Między innymi Piotr Kubicki, przy współudziale F. Misztala, zaprojektował pod kierunkiem Dąbrowskiego samolot sportowy PZL.26. Pięć samolotów tego typu brało udział w Challenge w 1934 r., lecz z powodu wad silnika trzy nie ukończyły zawodów.

W latach 1934-1936 Dąbrowski skonstruował, przy współpracy P. Kubickiego, dwusilnikowy bombowiec PZL.37 Łoś, zbudowany w 1936 r. Dąbrowski zaprojektował do tego samolotu cienki profil skrzydła, o maksymalnej grubości w 40 proc. cięciwy. Do tego kształtu były zbliżone

pierwsze profile laminarne, które w samolotach zaczęto stosować dopiero podczas II wojny światowej. Profil ten, przebadany w Instytucie 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 wybudowano około stu Łosia. Był to najnowocześniejszy samolot polskiego lotnictwa wojskowego do 1939 r. Rozwinięcie Łosia stanowił bombowiec PZL.49 Miś, lecz jego budowę udaremnił wybuch wojny. W 1934 r. Dąbrowski wykonał projekt wstępny samolotu myśliwsko-bombowego PZL.38 Wilk, oparty na kształtach aerodynamicznych Łosia. W latach 1938-1939 opracował także projekt wstępny samolotu sportowego, będącego ewolucją samolotu PZL.26, a w lecie 1939 r. – projekt wstępny samolotu myśliwskiego PZL P.62.

We wrześniu 1939 r. wraz z pracownikami przemysłu lotniczego Dąbrowski ewakuował się przez Rumunię do Wielkiej Brytanii. Stamtąd udał się do Francji, gdzie służył w stopniu podporucznika jako referent w dowództwie Polskich Sił Powietrznych, a od czerwca 1940 r. – w Centrum Wyszkożenia Lotniczego w Lyon-Bron. Po kapitulacji Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie pracował m.in. w Bazie Lotniczej Polskich Sił Powietrznych w Blackpool, w Biurze Instrukcji i Tłumaczeń, a od 1944 r. – w Wydziale Studiów Technicznych dowództwa Polskich Sił Powietrznych. Tam odtworzył dokumentację swego samolotu sportowego z 1938 r. i opracował na tej podstawie wraz z P. Kubickim projekt samolotu szkolnego Gazela, którego produkcję miano rozpocząć w Polsce po wojnie.

1 listopada 1944 r. Dąbrowski otrzymał awans na stopień kapitana. Dyplom inżyniera mechanika uzyskał w 1947 r. w Polish University College w Londynie. W 1948-1949 pracował w Bevan Brothers w Chelmsford (Essex) przy konstruowaniu śmigłowca z łopatkami napędzanymi odrzutem. W latach 1940-1954 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 latach 1954-1955 pracował w Folland Aircraft w Hamble k. Southampton (Hampshire) przy konstruowaniu środkowej części płata myśliwca Gnat. W 1955 r. wyjechał do USA. W latach 1955-1957 w Cessna Aircraft w Wichita (Kansas) był kierownikiem grupy projektującej przód kadłuba i usterzenie samolotu Cessna 620. W latach 1958- 1959 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 w latach 1959-1967 w Boeing Airplane w Renton (Washington) projektował pomieszczenie załogi i fotele do promu kosmicznego. Był autorem patentów na automatyczny stabilizator i tarciovą amortyzator.

Jego zamiłowaniami były polowania, obserwacja zwierząt i malarstwo.

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

[Giganci nauki PL - polscy wynalazcy, odkrywcy i pionierzy nauk ścisłych, odc. 6](#)

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

Lotnictwo, Nauka

Biografie