



Jerzy Dąbrowski urodził się 8.09.1899 r. w Nieborowie koło Łowicza jako syn urzędnika kolejowego Michała Junoszy-Dąbrowskiego i Kazimieri z Cichockich. Po ukończeniu gimnazjum i uzyskaniu świadectwa dojrzałości (1921 r.) rozpoczął studia w Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Po ukończeniu pierwszego roku Akademii przeniósł się w 1922 r. na Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej. Po zaliczeniu dwóch lat politechniki, ze względu na trudne warunki materialne po śmierci ojca, podjął pracę zarobkową w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie. Pracując w Wojskowej Centrali Badań Lotniczych w Warszawie, brał udział w projektowaniu samolotu wywiadowczego WZ-X konstrukcji inż. Władysława

Zalewskiego. Tam też w 1924 r. skonstruował pierwszy polski samolot sportowy D-1 „Cykacz”. Samolot został oblatany w lutym 1925 r. W 1925 r. rozpoczął szkolenie na pilota w Centralnej Eskadrze Treningowej I Pułku Lotniczego w Warszawie. Był jednym z trzech cywilów (obok Jerzego Drzewieckiego i Szczepana Grzeszczyka), którym ówczesne władze wojsk lotniczych zezwoliły na szkolenie samolotowe. W 1926 r. ukończył pełny kurs pilotażu wojskowego. Budowę drugiego samolotu sportowego D-2 rozpoczęto w 1926 r. również w Centralnych Warsztatach Lotniczych. Budowa nie została ukończona. Jesienią 1926 r. podjął pracę w Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie, gdzie uczestniczył w konstruowaniu samolotu rozpoznawczo-bombowego Lublin R-VIII. W 1927 r. Dąbrowski, wspólnie z inż. Antonim Uszackim, zaprojektował samolot sportowy DUS-III „Pta-Pta”. Zbudowali go członkowie Koła Lotniczego przy Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Samolot oblatano w październiku 1928 r. i jeszcze tego samego miesiąca Antoni Mroczkowski zajął na nim 8 miejsce w II Krajowym Konkursie Awionetek. Wiosną 1928 r. dyrektor Państwowych Zakładów Lotniczych inż. Witold Rumbowicz zaproponował Dąbrowskiemu pracę w charakterze konstruktora samolotów. Razem z inż. Franciszkiem Kottem kierował zespołem konstrukcyjnym PZL. W tym samym roku zaprojektował ślizgowiec, który po próbach na Wiśle został przekazany do użytku prezydenta. Zaprojektował szereg profili lotniczych oznaczonych DJ i przebadanych w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie. W 1928 r., wspólnie z inż. Kottem, zaprojektował samolot łącznikowy PZL Ł-2. Prototyp oblatano pod koniec 1929 r., a krótką serię zbudowano w 1931 r. Na przełomie lat 1930/1931, wspólnie z dr inż. Franciszkiem Misztalem, opracował projekt wstępny samolotu sportowego PZL-14. Jednak w połowie 1931 r. zaniechano tego projektu i przystąpiono do opracowania samolotu sportowego PZL-19. Przy projekcie tym współpracował inż. Piotr Kubicki. Trzy egzemplarze tego samolotu ukończono i oblatano w połowie 1932 r. Wzięły one udział w Challenge 1932. Ten sam zespół konstruktorów (Dąbrowski-Misztal-Kubicki) zaprojektował w 1933 r. samolot sportowy PZL-26, który wziął udział w Challenge 1934. Wiosną 1934 r. inż. Dąbrowski opracował projekt wstępny średniego samolotu bombowego **PZL-37 „Łoś”**. Prototyp został oblatany w czerwcu 1936 r. Wzbudził on ogromne zainteresowanie i został uznany za jeden z najlepszych samolotów bombowych na świecie. Został skierowany do produkcji seryjnej i wszedł na uzbrojenie eskadr bombowych lotnictwa polskiego. Samolot był dwu silnikowym dolnopłatem, z podwoziem jedno goleniowym, dwukołowym, chowanym w locie. Załoga była 4 osobowa, pilot, dowódca obserwator, strzelec dolny- radiotelegrafista i tylny strzelec. Stanowisko obserwatora znajdowało się w przeszklonym nosie samolotu, wyposażonego w karabin maszynowy strzelający do przodu. Do 1 września 1939 roku wytwórnie PZL – WP nr 1 w Warszawie i PZL – WP nr 2 w Mielcu zdążyły wyprodukować łącznie 120 bombowców. Załogi Brygady Bombowej wyposażone w „Łosie” bardzo skutecznie walczyły w okresie Wojny Obronnej Polski 1939 r. W 1937 r. Dąbrowski opracował projekt wstępny samolotu bombowego PZL-49 „Miś”, będący wersją rozwojową „Łosia”. Pod koniec 1938 r. przystąpiono do budowy prototypu. Również w 1938 r. powstał projekt samolotu sportowego „Gazela”. Konstruktor zamierzał zbudować go na swój prywatny użytek. Dalsze prace przerwał wybuch II wojny światowej. Wiosną 1939 r. biuro konstrukcyjne PZL opracowało kilka projektów wstępnych samolotów myśliwskich. Spośród nich wybrano propozycję inż. Dąbrowskiego, który proponował nowoczesny dolnopłat myśliwski wyposażony w najnowsze urządzenia radiowo-nawigacyjne, dobrze uzbrojony oraz osiągający prędkość 650 km/h. Projekt samolotu, oznaczony symbolem PZL-55 (PZL-62). Dalszy rozwój samolotu przerwał wybuch II wojny światowej. W pierwszych dniach Wojny Obronnej Polski 1939 Dąbrowski wraz z personelem Państwowych Zakładów Lotniczych został ewakuowany do Rumunii, skąd jako jeden z pierwszych inżynierów lotniczych otrzymał skierowanie do stawienia się w Anglii. Tam ochotniczo wstąpił do tworzących się polskich Sił Zbrojnych. W 1940 r. otrzymał przydział do tworzących się Polskich Sił Powietrznych we Francji. Po kapitulacji Francji ponownie przybył do Anglii. Tym razem został skierowany do ośrodka lotniczego w Henlow, gdzie zajmował się unowocześnianiem samolotów wojskowych dla potrzeb

RAF. Na początku 1943 r. kpt. (F/L) Jerzy Dąbrowski został szefem Referatu Płatowcowego w Wydziale Technicznym Inspektoratu PSP w Londynie. Dla potrzeb powojennego lotnictwa w Polsce, opracował projekt dwumiejscowego samolotu szkolnego "Gazela". W 1944 r. powstała sportowo-turystyczna wersja "Gazeli". Po zakończeniu wojny Dąbrowski pozostał w Wielkiej Brytanii. W 1949 r. na podstawie dorobku konstrukcyjnego uzyskał dyplom inżyniera mechanika w Polish University College w Londynie, dyplom inżyniera otrzymał 9.08.1955 r. Od września 1948 r. do czerwca 1949 r. pracował w wytwórni Bevan Brothers, biorąc udział w projektowaniu śmigłowca Bevan "Jetcopter" z wirnikiem napędzanym odrzutem silników strumieniowych umieszczonych na końcu łopat. Od czerwca 1949 r. do grudnia 1953 r. zatrudniony był w wytwórni Percival Aircraft, gdzie uczestniczył w projektowaniu śmigłowca Percival P.74 , lekkiego samolotu transportowego Hunting Percival P.66 "Pembroke" i treningowego samolotu odrzutowego Hunting-Percival P.84 "Jet Provost" oraz opracował zmodyfikowaną wersję "Gazeli" na konkurs na samolot obserwacyjny- Percival P.68 „Gazelle”. W końcu lat 1940-tych polscy konstruktorzy i inżynierowie, pracujący nadal w brytyjskim przemyśle, zaczęli rozważać możliwość zorganizowania polskiej fabryki lotniczej na terenie USA, Irlandii, Argentyny, względnie Afryki Południowej. Wstępnie oferowanymi produktami fabryki miały być różne warianty "Gazeli" Dąbrowskiego oraz dwa szybowce, zaprojektowane wspólnie przez Henryka Milicera i Thompsona (Irlandczyka), pracujących razem w zakładzie Airspeed. W latach 1949-1951 Dąbrowski opracowywał prywatnie projekt lekkiego odrzutowca o układzie kaczki o nazwie "Taś-Taś" (po angielsku "Duckling"). Miał on zastąpić "Gazelę" w ofercie przyszłej polskiej fabryki lotniczej. W latach 1954-1955 Dąbrowski pracował w wytwórni Folland przy projektowaniu odrzutowego samolotu myśliwskiego i treningowego "Gnat". W połowie 1955 r. wyjechał do Stanów Zjednoczonych, gdzie w latach 1955-1957 w wytwórni Cessna w Wichita kierował grupą projektującą zespoły do samolotu Cessna 620 . Opracował wówczas projekt wstępny odrzutowego samolotu treningowego i jego odmiany służbowej. W latach 1958-1959 w wytwórni Stanley Aviation w Denver uczestniczył w projektowaniu fotela wyrzucanego do samolotu Convair oraz awaryjnie wyrzucanej kabiny naddźwiękowego bombowca Convair B-58 "Hustler". W latach 1959-67 w wytwórni firmy Boeing w Renton projektował kabinę załogi i fotele do promu kosmicznego i pojazdu księżycowego. Był autorem patentów na automatyczny stabilizator i tarciovą amortyzator. Zmarł 17.09.1967 r. w miejscowości Renton koło Seattle w wieku 68 lat.



<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/753/126/Dabrowski-Jerzy>