



Inż. Waclaw Czerwiński

1900 - 1988

Urodził się 16 listopada 1900 w Czortkowie (na Ukrainie). Zmarł 17 czerwca 1988 w Toronto (Downsview) i tam został pochowany. Wybitny polski i kanadyjski konstruktor lotniczy, twórca i pionier polskiego i kanadyjskiego szybownictwa. Absolwent Wydziału Mechanicznego Politechniki Lwowskiej, specjalista od areodynamiki i światowej sławy konstruktor szybowcowy. Pracownik badawczy i wykładowca w Politechnice Lwowskiej, University of Toronto i National Research Council of Canada. Dzieciństwo i lata młodości spędził w Polsce gdzie został wychowany w polskiej patriotycznej rodzinie kresowej w atmosferze służby dla Ojczyzny.

Wykształcenie

Studia wyższe odbył na Politechnice Lwowskiej i w 1931 na Wydziale Mechnicznym uzyskał dyplom inżyniera.

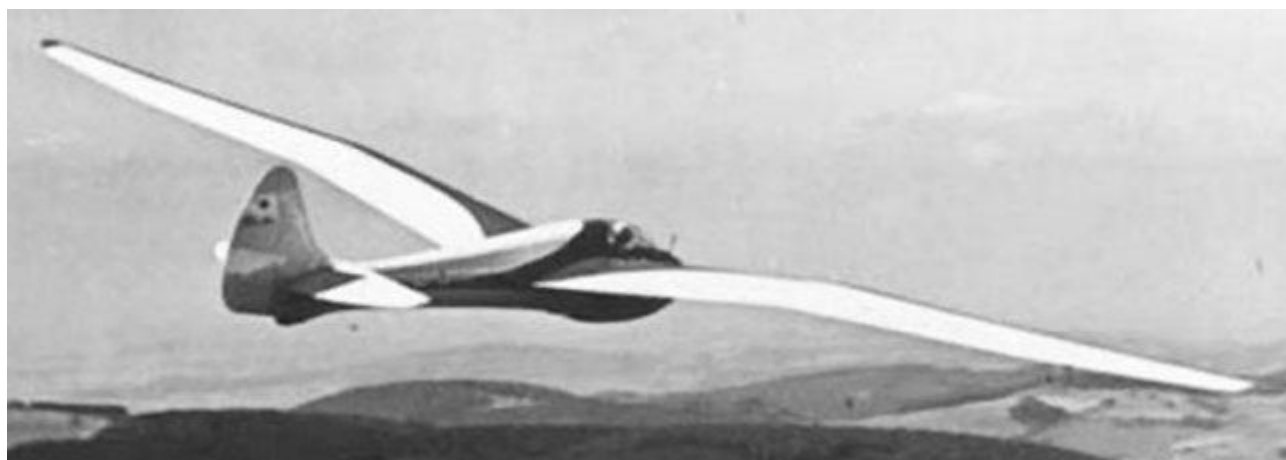
Przed wojną

Już podczas studiów, w Związku Awiatycznym Sudentów Politechniki Lwowskiej (ZASPL) zaprojektował i zbudował swój pierwszy szybowiec CW-I, na którym 25 maja 1928 Szczepan Grzeszczyk wykonał pierwszy w Polsce lot szybowcowy. W 1929 Waclaw Czewiński był współzałożycielem Warsztatów Szybowcowych ZASPL gdzie zostały zbudowane kolejne szybowce szkolne: CW-II i CW-III. W 1929 odkrył w Bieszczadach tereny szybowcowe: w Bezmiechowej (gdzie utworzono Wyczynową Szkołę Szybowcową) oraz w Ustjanowej (gdzie

założono Wojskowy Obóz Szybowcowy). W 1930 Czerwiński zaprojektował pierwszy polski szybowiec dwumiejscowy, będący też pierwszym szybowcem wyczynowym, CW-IV. Na nim ustanowiono kilka rekordów Polski długości lotu tak w kategorii jedno- jak i dwumiejscowej. W 1931 już będąc świetnym młodym konstruktorem, uzyskał dyplom inżyniera na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej. Wtedy podjął pracę w polskim przemyśle lotniczym jako konstruktor i współwłaściciel wytwórni szybowców Warsztaty Szybowcowe ZASPL we Lwowie.

W latach 1931-1935 był asystentem na Politechnice Lwowskiej i kierownikiem technicznym Instytutu Techniki Szybownictwa we Lwowie. W 1932 wspólnie z Inż. Władysławem Jaworskim wydał pierwszy polski podręcznik budowy szybowców dla amatorów. Owocem współpracy z Inż. Władysławem Jaworskim były następne dwa szybowce CWJ i CWJ-bis „Skaut”. Potem jednak Czerwiński powrócił do samodzielnego projektowania i powstał wtedy CW-5 bis, jeden z najpopularniejszych i najczęściej używanych szybowców w przedwojennej Polsce (ustanowiono na nich dziesięć rekordów Polski). Następnie wspólnie z Jaworskim opracował projekt szybowca treningowego ITS-II, a wkrótce potem samodzielnie szybowiec akrobacyjny CW-7 i szkolny CW-8. Z końcem 1935 został Głównym Inżynierem i Projektantem Szybowców w Wojskowych Warsztatach Szybowcowych w Krakowie, które mieściły się na terenie parku 2 pułku lotniczego, na lotnisku Rakowice w Krakowie. Podczas pracy w tym zakładzie powstało 5 nowych szybowców: WWS-1 „Salamandra”, a następnie szkolny WWS-2 „Żaba” i jego wersja zmodyfikowana Żaba- II” oraz „Żaba-II bis”, a pod koniec pracy szybowiec treningowy WWS-3 „Delfin”. W 1938 opracował wspólnie z Inż. Michałem Blecherem szereg projektów wstępnych szybowców, m.in. WWS „Tryton”.

W 1936 Inżynier Czerwiński przeszedł do pracy w Państwowych Zakładach Lotniczych (PZL) w Warszawie, a następnie został kierownikiem zespołu konstrukcyjnego samolotów w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Opracował wtedy projekt szybowca PWS-101. Był to jeden z najlepszych polskich szybowców wyczynowych produkowanych seryjnie przed wojną. Na krótko przed wybuchem wojny wykonano następny szybowiec wg projektu Czerwińskiego – PWS-102 „Rekin”.



Szybowiec wysokowyczynowy PWS-101 w locie, proj. Inż. Wacław Czerwiński (1936) (fot. z portalu samoloty.polskie.pl – archiwum).

Pracując w PWS Inż. Czerwiński wspólnie z Inż. Zygmuntem Jabłońskim, zaprojektował dwa swoje pierwsze samoloty: PWS-33 „Wyżeł” i PWS-41. PWS-33 „Wyżeł” był unikalnym dwusilnikowym samolotem szkolnym dla treningu nawigacyjnego załóg bombowców PZL-37 „Łoś”. Samolot ten zdobył ogromne uznanie na wystawie lotniczej w Paryżu w 1938. Natomiast samolot PWS-41 był samolotem treningowym dla załóg samolotów rozpoznawczo-bombowych PZL-23 „Karaś”.



PWS-33 „Wyżeł” - samolot szkoleniowo-treningowy dla załóg samolotów dwusilnikowych proj. Inż. W. Czerwińskiego i Z. Jabłońskiego, produkowany w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (1938) (fot. Wikipedia).

Do wybuchu II wojny światowej Inż. Czerwiński zaprojektował łącznie osiemnaście wysokiej klasy szybowców i równie doskonałych samolotów.

Losy wojenne

Francja i Anglia

Po ewakuacji polskiego personelu lotniczego wraz z inżynierami z polskiego przemysłu lotniczego do Rumunii we wrześniu 1939, zdołał się przedostać do Francji gdzie pracował z szeregiem polskich konstruktorów we francuskiej wytwórni samolotów w Tuluzie. Po upadku Francji w 1940 został ewakuowany do Anglii. Polski Rząd na Uchodźstwie powołał wtedy tzw. Polska Grupę Techniczną, składającą się ze specjalistów różnych branż. Grupa lotnicza, w której był Czerwiński została włączona do powołanego Wojskowego Instytutu Technicznego. Pracował w tym Instytucie aż do czasu wyjazdu do Kanady w 1941. Na podstawie umowy polsko-kanadyjskiej postanowiono przetrzymać do Kanady znaczącą grupę polskich inżynierów, techników i naukowców dla wsparcia aliantów i równocześnie kanadyjskiego wysiłku wojennego. W pierwszej kolejności i dzięki rekomendacji słynnego polskiego konstruktora

lotniczego Inż. Wsiewołoda Jana Jakimiuka pojechali do Kanady konstruktorzy lotniczy. Łącznie liczna grupa wszystkich specjalistów skierowanych podczas wojny do Kanady wyniosła ok. 400 inżynierów oraz 265 naukowców różnej specjalności.

Kanada

W 1941 Inż. Wacław Czerwiński znalazł się w Kanadzie i został skierowany do zespołu pod przewodnictwem Inż. Wsiewołoda Jana Jakimiuka w filii brytyjskiej firmy De Havilland Aircraft of Canada, w Donsview, Ontario. Dzisiaj Donsview jest dzielnicą metropolii Toronto. Firma ta podczas wojny zasłynęła z produkcji świetnego samolotu myśliwsko-bombowego średniego zasięgu De Havilland „Mosquito”. „Mosquito” posiadał jak polski samolot „Wyżeł” konstrukcję ze sklejki drewnianej. Przy tym projekcie przydały się bardzo rozwiązania Inż. Czerwińskiego. Podjął się zadania udoskonalenia metod produkcji sklejki używanej do konstrukcji tego samolotu i był również wynalazcą unikalnego połączenia drewnianej sklejki z aluminium. Zajmował się również innymi usprawnieniami detali konstrukcji samolotowych, które przyniosły mu rozgłos w całym lotniczym przemyśle kanadyjskim.

Jednak już w rok później przeszedł do innych zakładów lotniczych - Canadian Wooden Aircraft Ltd. gdzie zajął stanowisko Głównego Inżyniera. Według niektórych źródeł firmę miał założyć sam Czerwiński. Firma ta zajmowała się masową produkcją tzw. chwytów powietrza i zapasowych odrzucanych zbiorników na paliwo dla samolotów głównie wojskowych. Odtworzył też z pamięci dokumentację szybowców, które pojełkował przed wojną w Polsce. Tak powstały trzy nowe szybowce, jako w pewnym sensie rozwinięcie konstrukcji dawnej „Salamandry” i „Żaby”: DH „Sparrow”, CWA „Wren” i CWA „Robin”.



Szybowiec De Havilland Canada DHC „Sparrow” (fot. z portalu samolotypolskie.pl).

W tym czasie Polacy przyczynili się w sposób istotny do powstania wydziału lotniczego na University of Toronto. Tak powstał słynny i istniejący do dziś, University of Toronto Institute for Aeronautical Studies (UTIAS). Inż. Czerwiński rozpoczął tam prowadzenie wykładów z konstrukcji samolotów i aerodynamiki. Na UTIAS wspólnie z Prof. B.S. Shenstonem zaprojektował dwa następną szybowce: treningowy "Loudon" i dwumiejscowy "Harbinger" (wyk. jako prototypy).

Kolejnym jego miejscem pracy od 1946 były słynne kanadyjskie zakłady lotnicze Avro Aircraft Ltd. w Malton, Ontario gdzie pracował do 1959. Początkowo był tam kierownikiem grupy w biurze technicznym (Group Leader), następnie samodzielny konstruktorem (Project Leader), a potem szefem biura projektów wstępnych (Head of Preliminary Design Office). Pracując w tych zakładach brał udział w projektowaniu tak ważnych samolotów jak C102 "Jetliner", CF-100 "Canuck", a także słynny myśliwiec dalekiego zasięgu CF-105 "Arrow", a także pracował przy projekcie latającego spodka VZ-9 "Avrocar". Oblatywaczami "Arrow" byli słynni piloci polscy: Janusz "Żura" Żurkowski i Władysław "Spud" Potocki.

Następnie przeszedł do pracy w kanadyjskim Federalnym Instytucie Lotnictwa (National Aeronautical Establishment, National Research Council of Canada w Ottawie) w tzw. Supersonic Aerodynamics Section, czyli w Sekcji Aerodynamiki Ponaddźwiękowej. Pracował tam do 1966 i równocześnie wykładał na Wydziale Lotniczym (UTIAS), University of Toronto. Po przejściu na emeryturę nie przerwał swojej działalności badawczej i inżynierskiej, i również rozpoczął współpracę z wytwórnią konstrukcji aluminiowych DAF-INDAL Corp. Był tam konsultantem przy projektowaniu turbin powietrznych (wiatraków) oraz zajmował się m.in. zagadnieniami lądowania helikopterów na okrętach.

Wacław Czerwiński był niezwykle uzdolnionym inżynierem i był cenionym za swoje praktyczne i unikalne rozwiązania techniczne. Był autorem 30 patentów kanadyjskich głównie dot. rozwiązań technicznych w lotnictwie, w tym w szybownictwie, ale również dot. zagadnień, których nie mógł studiować podczas swoich studiów na Politechnice Lwowskiej. Był świetnym praktykiem w dziedzinie inżynierii lotniczej i mechanicznej.

Uprawiał także malarstwo i brał udział w wielu wystawach. Zaprojektował witraż z wizerunkiem św. Jacka Odrowąża dla polskiego kościoła pod Jego wezwaniem (jako dar z okazji 1000-lecia Chrztu Polski). Witraż jest do tej pory podstawowym elementem wystroju jego prezbiterium.

Inżynier Czerwiński był członkiem wielu organizacji profesjonalnych zarówno w Polsce jak w Kanadzie takich jak n.p. Polski Aeroklub, Soaring Association of Canada, Canadian Aeronautics and Space Institute, American Institute of Aeronautics and Astronautics, Association of Polish Engineers and Technicians in Canada.

Odnaczenia

Nie są znane dokładnie odznaczenia i wyróżnienia jakie otrzymał Wacław Czerwiński, szczególnie z okresu ostatniej wojny. Do wyróżnień i nagród za pracę badawczą w dziedzinie lotnictwa należy F.W. (Casey) Baldwin Award za najlepszy artykuł opublikowany w 1961, w Canadian Aeronautical Journal (CAJ), Certificate of Honour nadany przez Soaring Association

of Canada, tytuł Fellow of Canadian Aeronautics and Space Institute (którego był członkiem założycielem), i tytuł Associate Fellow of American Institute of Aeronautics and Astronautics.

Publikacje

Autor wielu artykułów i opracowań naukowych w dziedzinie projektowania szybowców i samolotów, oraz pokrewnych im zagadnień technologii lotniczej i inżynierii mechanicznej. Kilka przykładów artykułów autorstwa lub współautorstwa Inż. W. Czerwińskiego (część nie zawiera dokładnego opisu źródłowego):

W. Czerwiński, W. J. Jakimiuk – *Military Transport Gliders. Could Be*, Canadian Aviation, 1941

W. Czerwiński, W. J. Jakimiuk – *Glider Training*, Canadian Aviation, 1941

W. Czerwiński – *The Canadian "Robin". Sailplane Ready for Postwar Production*, Canadian Aviation, 1943

W. Czerwiński – *Utility Gliders and Their Design*, Soaring, USA

W. Czerwiński – *Two Polish Sailplanes*, Aeronautics, Great Britain

W. Czerwiński and B.S. Shenstone – *Two Seat Sailplanes*, Aero Digest, USA

W. Czerwiński – *Assembly Gluing for Small Workshops*, Wood, Great Britain, 1949

W. Czerwiński and B. S. Shenstone – *An Experiment in Teaching Design*, The Engine, J. Can.

W. Czerwiński – *Manpower Flight – Myth or Reality*, Canadian Aeronautics and Space Journal, 1961.

Rodzina

Nie odnaleziono danych dotyczących rodziny Wacława Czerwińskiego.

Bibliografia

Wacław Czerwiński – hasło – na portalu samolotypolskie.pl

<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/733/126/Czerwinski-Waclaw>

Andrzej Wołodkiewicz - *Polish Contribution to Arts and Sciences in Canada*, Montreal 1969

Fot. Wacława Czerwińskiego, z nieznanego okresu, Wikipedia

/AMJ/

© Oskar Halecki Institute in Canada 2017