



Inż. Wsiewołod Jan Jakimiuk („Jaki”)

1902 – 1991

Urodził się 5 stycznia 1902 w Koźynie na Podlasiu. Zmarł we wrześniu 1991 w Paryżu i tam został pochowany na cmentarzu Saint-Ouen (kwatery 33-17-18). Wybitny, światowej klasy inżynier lotniczy i konstruktor samolotów w Polsce, Kanadzie, Wielkiej Brytanii i we Francji. Ukończył matematykę na Uniwersytecie Stefana Batorego we Wilnie i studia lotnicze w École Nationale Supérieure d’Aéronautique w Paryżu. Był synem duchownego prawosławnego. Dzieciństwo i lata młodości spędził w Polsce, gdzie został wychowany w atmosferze służby innym i wierności dla Ojczyzny.

Wykształcenie

Szkołę średnią ukończył we Wilnie. Studia wyższe odbył na Wydziale Matematyczno-Przyrodniczym Uniwersytetu Stefana Batorego we Wilnie otrzymując tytuł magistra matematyki w 1925. W latach 1927-29 studiował w Paryżu w École Nationale Supérieure d’Aéronautique, gdzie zdobył dyplom inżyniera lotnictwa (1929) i na Sorbonie, gdzie uzyskał licencjat (licence de l’Aéronautique General).

Przed wojną w Polsce

W 1939 podjął pracę konstruktora lotniczego i wytrzymałościowca w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie, w zespole słynnego polskiego konstruktora lotniczego Zygmunta Puławskiego, przy projektowaniu samolotu myśliwskiego **PZL P.11**. Po tragicznej śmierci Puławskiego 21 marca 1931 w katastrofie samolotu amfibii PZL P.12 przejął kierownictwo jego zespołu projektującego seryjne wersje samolotów PZL P.7 i PZL P.11 dla lotnictwa polskiego. Kontynuował pracę Puławskiego stosując jego unikalne skrzydło zwane „płatem Puławskiego”, pocienione przy kadłubie i załamane w formie skrzydła mewy i umożliwiające bardzo dobrą widoczność z kabiny dla pilota.

Podczas swojej pracy w PZL opracował następujące samoloty:

- dla lotnictwa polskiego **P.7a** (1932, zbudowano 150 sztuk). **P.11a** (1934, 50 sztuk) i **P.11c** (1935, 150 sztuk), na eksport do Rumunii **P.11b** (1933 – 50 sztuk) i wersji licencyjnej również do Rumunii **P.11f** (1936 – 95 sztuk) oraz w wersji opracowanej dla lotnictwa polskiego **P.11g** (1939 – prototyp).

Jako eksportową odmianę samolotów Puławskiego **P.7** i **P.11** inż. Jakimiuk opracował w 1933 **PZL P.24** w wersjach P.24A i P.24B oraz późniejsze wersje P.24C (1936), P.24E (1937), P24.F, P24.G, P.24.H (1937) i P24J (1939). PZL wyprodukowały też wersje eksportowe: 14 P.24B dla Bułgarii, 20 P.24A i P.24.C dla Turcji, 6 P.24E dla Rumunii, 36 P24.F i 36 P24.G dla Grecji oraz produkowanych na licencji w Rumunii – 25 P.24E oraz w Turcji – 24 P.24C i 24 P.24G.

W latach 1931-33 kierował rozwojem samolotów myśliwskich **PZL P.8/1** i **PZL P.8/11** oraz opracował ich projekt rozwojowy **PZL P.28**. W 1935 zaprojektował i opatentował wraz z Inż. T. Baudouin de Courtnay urządzenie rozrządowe sterowania pokładowym karabinem maszynowym pilota.

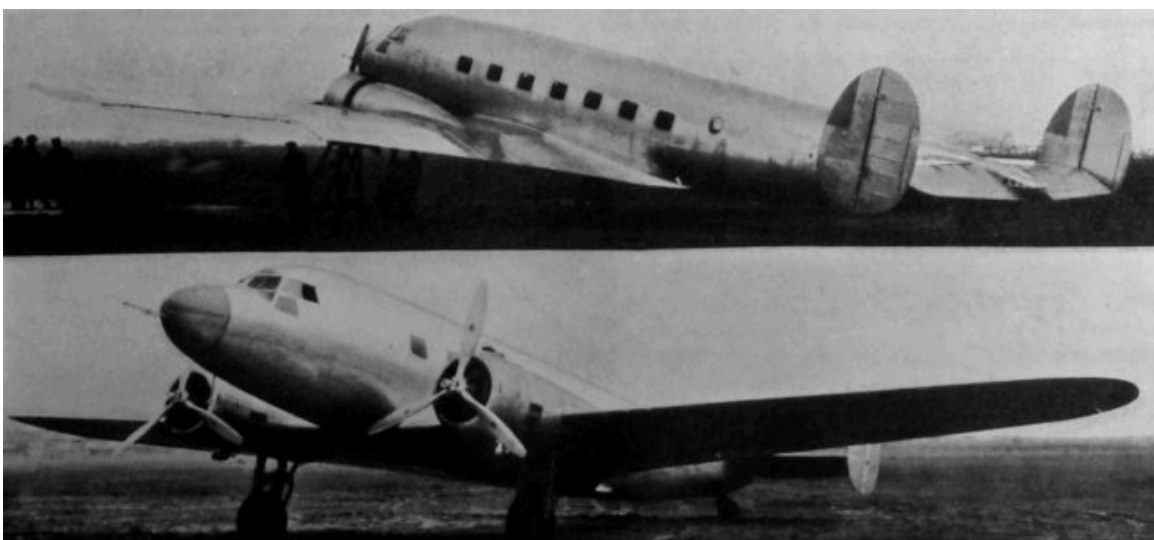


Polski samolot myśliwski P.11a na lotnisku polowym w 1939 (fot. z archiwum portalu: www.samolotypolskie.pl).

Taka liczba wyprodukowanych egzemplarzy, doskonałych na tamte czasy, samolotów myśliwskich była dużym osiągnięciem PZL i samego głównego ich konstruktora. Była to kontynuacja innowacyjnej pracy Inż. Zygmunta Puławskiego, który był głównym twórcą pierwszych samolotów tej serii.

W latach 1936-38 inż. Jakimiuk prowadził wykłady z wytrzymałości materiałów w katedrze światowej sławy polskiego mechanika, prof. dr hab. inż. Maksymiliana Tytusa Hubera, na Politechnice Warszawskiej.

W 1936 otrzymał zadanie zaprojektowania samolotu pasażerskiego średniego zasięgu dla PLL LOT, który będzie konkurencyjny dla samolotów amerykańskich Douglas DC-2 i Lockheed L-10. Samolot ten otrzymał nazwę **PZL.44 Wicher**. Jego prototyp odbył swój pierwszy lot 13 III 1938 i potem przeszedł próby eksploatacyjne w PLL LOT. Samolot nie wszedł jednak do seryjnej produkcji z powodu niższej ceny samolotów Lockheed L-14 oraz przyjęcia przez PZL nowych kontraktów dla polskiego lotnictwa wojskowego. Prototyp PZL.44 Wicher został przejęty we Lwowie po zajęciu miasta przez Sowieców.



Samolot pasażerski PZL-44 Wicher (Fot. z arch. prywatnego K. Zienkiewicza, za www.samolotypolskie.pl)

W 1937 zaprojektował nowy samolot myśliwski **PZL.50 Jastrząb**, którego projekt wygrał wewnętrzny konkurs na samolot myśliwski w PZL. Inż. J. Jakimiuk zaprojektował go wraz z inż. J. Zbrożkiem, inż. por. M. Kaczanowskim i inż. P. Bielkowiczem. Prototyp Jastrzębia został oblatany w II 1939 i samolot wszedł do produkcji seryjnej, ale wybuch wojny 1 IX 1939 uniemożliwił dokończenie rozpoczęcia produkcji seryjnej. Wyprodukowany prototyp Jastrzębia uległ rozbiciu podczas ewakuacji pod Rawą Ruską 3 IX 1939. Jakimiuk zaprojektował kilka wersji tego myśliwca z różnymi silnikami: Gnôme-Rhône 14 i Bristol Taurus 14 oraz Hispano Suiza 12, oznaczony **PZL P.63 Kania**. Prototyp został wyprodukowany z silnikiem Pegaz uzyskał prędkość 430 km/h, zamiast wymaganej 500 km/h.

Inżynier Jakimiuk został lekko ranny odłamkiem podczas bombardowania Wytwórni Płatowców Nr 1 Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) w Warszawie na Okęciu-Paluchu. Został ewakuowany wraz z kadrą techniczną Zakładów do Rumunii, a następnie do Francji.

We Francji

Inżynier Jakimiuk jako pierwszy z ewakuowanych z polskiej lotniczej kadry technicznej, otrzymał pracę w listopadzie 1939 we francuskim przemyśle lotniczym i został kierownikiem zespołu polskich inżynierów w zakładach Société National des Constructions Aéronautiques – Sud Est w Argentueil pod Paryżem. Razem z nim przy modyfikacji francuskiego samolotu myśliwskiego SE-100 i bombowego LeO-45 pracowali inżynierowie: dr Aleksander Grzędzielski, Kazimierz Korsak, Jan Lewczuk, Jerzy Płoszajski i K. Wolski. W maju 1940 nawiązał kontakt z lotniczą firmą brytyjską de Havilland, która zaproponowała mu stanowiska głównego konstruktora w swej kanadyjskiej filii de Havilland Aircraft of Canada w Downsview, wtedy na przedmieściach Toronto.

W Kanadzie

W lecie 1940 inż. Jakimiuk wyjechał do Kanady, gdzie uzyskał zgodę na wizy kanadyjskie (z pomocą rządu polskiego w Londynie) i na pożyczkę na koszty przejazdu dla 200 polskich specjalistów lotniczych ze strony kanadyjskiego przemysłu lotniczego. Całkowita liczba inżynierów i techników polskich oraz specjalistów technicznych i uniwersyteckich, którzy przybyli do Kanady osiągnęła do końca wojny 625 osób. Wymagać to będzie dalszych badań i szczegółowej kwerendy (zarówno w dokumentach polskich w Londynie jak i w dokumentacji rządowej w Ottawie). W marcu 1941 inż. Jakimiuk ściągnął do Kanady znanych sobie inżynierów zarówno z PZL i z PWS (Podlaskiej Wytwórni Samolotów). Należeli do nich następujący znani polscy inżynierowie lotniczy o świetnej reputacji: inż. Wacław Czerwiński, absolwent Politechniki Lwowskiej, b. naczelny konstruktor Podlaskiej Wytwórni Samolotów, inż. Kazimierz Korsak, b. konstruktor PZL Wytwórni Płatowców, inż. Mieczysław Kurman, b. dyrektor techniczny PZL Wytwórni Płatowców, dr inż. Wiesław Stępniewski („Steppy”), jeden z najwybitniejszych polskich, kanadyjskich i później amerykańskich spec. aerodynamiki, b. inżynier koordynator PZL Wytwórni Płatowców. Wkrótce doszli jeszcze: inż. Tadeusz Tarczyński, wybitny polski, kanadyjski i amerykański konstruktor lotniczy, b. konstruktor w Biurze Konstrukcyjnym PZL i inż. Zygmunt Jarmicki b. kierownik sekcji osprzętu Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Zespół polski w firmie de Havilland Canada oddał nieocenione zasługi nie tylko dla produkcji wojennej samolotów (częściowo na licencji), ale również w opracowaniu powojennych samolotów, które rozśławiły imię samych zakładów i nie tylko polskich inżynierów. Ilość polskich techników i inżynierów wzrosła w tej firmie do ok. 40 podczas wojny.

Większość kontraktów dla Polaków wygasła po zakończeniu działań wojennych, ale część z nich pozostała w firmie, a część przeszła do innych kanadyjskich zakładów lotniczych lub przeniosła się do USA (gdzie panowały wtedy lepsze warunki rozwoju technicznego).

Zatrudnienie tak znaczącej liczby polskich specjalistów lotniczych było możliwe głównie dzięki osobistym przedwojennym kontaktom inż. Jakimiuka z de Havilland w Wielkiej Brytanii. De

Havilland pracował przed wojną nad projektem pierwszego samolotu wykonanego całkowicie z metalu i stopów aluminium DH 95 Flamingo. Specjaliści z de Havilland przyjeżdżali na konsultacje z inż. Jakimiukiem do Polski. Z powodu jego międzynarodowej reputacji i jego pozycji w de Havilland Canada, praca polskich specjalistów była bardzo owocna. Przykładem uznania dla samego Jakimiuka było przyjęcie go do prestiżowego prywatnego klubu – Granite Club, który powstał w 1875 i do tej pory jest ekskluzywnym prywatnym klubem sportowym i towarzyskim grupującym elitę Toronto (wpisowe dla rodziny wynosi obecnie \$53,000).

Pierwszym udanym projektem polskiego zespołu pod przewodnictwem inż. Jakimiuka było przystosowanie do kanadyjskich warunków konstrukcji dwusilnikowego samolotu treningowego Avro Anson (wyprodukowano 352 sztuki). Następnymi projektami było skonstruowanie drewnianych skrzydeł dla samolotu treningowego NA-66 Harvard II oraz obudowy silnika Menasco do samolotu szkolnego DH-82 Tiger Moth. Największym udanym zadaniem dla całej fabryki pod kierownictwem Jakimiuka było uruchomienie wojennej produkcji kanadyjskiej wersji samolotu myśliwsko-bombowego **DH-96 Mosquito** (w wersjach B.VII, B.XX, FB.21, T.22, B.23, B.24, B.26, i T.27), którego łącznie wyprodukowano 1032 sztuki).



DH-96 Mosquito oblatany przez U.S. National Advisory Committee for Aeronautics (NACA) Langley Research Center, Virginia), przez pilota oblatywacza Bill Gray'a podczas sprawdzania stateczności podłużnej i kontroli lotu w 1945. Samolot był oryginalnie wyprodukowany w Kanadzie pod nazwą B Mk XX jako kanadyjska wersja bombowca Mosquito B Mk IV (145 sztuk, z czego 40 zostało wykonanych jako samoloty rekonesansowe dla USAAF, i te samoloty oznaczono jako F-8) (Fot. NASA EL-2000-00246, NAVA Langley Research Center, 4 January 1945).

Tak napisał o inż. Wsiewołodzie J. Jakimiuku zwanym „Jaki”, Fred W. Hotson, autor książki-albumu o historii de Havilland Canada:

He was engineer's engineer, totally European by culture and upbringing, proud and serious, and exuding confidence based on experience.

W 1945 na zamówienie brytyjskiego lotnictwa RAF zaprojektował razem z inż. Wiesławem Stępniewskim samolot szkolny i treningowy **DHC-1 Chipmunk**. Chipmunk miał pierwszy lot dziewięć 22 V 1946 i łączna produkcja wyniosła 1032 sztuki. Chipmunk miał zastąpić przestarzały dwupłatowiec DHC-82” Tiger Moth” i był produkowany seryjnie w Kanadzie i w Wielkiej Brytanii. Zespół pod kierownictwem inż. Jakimiuka, opracował w rekordowym tempie projekt Chipmunka w ciągu 7 miesięcy i 22 dni od pierwszym szkiców do pierwszego lotu prototypu. Był to pierwszy samolot o konstrukcji całkowicie metalowej wyprodukowany przez de Havillanda w Kanadzie.



Samolot szkolny i treningowy DHC-1 Chipmunk, zaprojektowany przez inż. W.J. Jakimiuka i W. Stępniewskiego (Fot. DHC z 22 V 1946, pilot Pat Fillingham za sterami Chipmunk w Downsiew, ON).

Następnym wielkim sukcesem firmy de Havilland był projekt małego samolotu dla lokalnego transportu w trudnych warunkach kanadyjskich - **DHC-2 Beaver**, wykonany w latach 1946-47. Opracowano go na podstawie projektu wstępnego wykonanego jeszcze podczas wojny przez W. Jakimiuka. Powołany zespół projektowy pracował pod jego kierownictwem jako głównego projektanta, a Dick Dickinson był odpowiedzialny za aerodynamikę konstrukcji, Jim Houston za zespół napędowy, a Bob McIntyre był liason pomiędzy biurem projektowym, a działem produkcji. **DHC-2 Beaver** został oblatany 16 VIII 1947, a do 1965 zbudowano 1718 sztuk. Beaver stał się największym sukcesem nie tylko zespołu inż. Jakimiuka, ale dla całej firmy.

Samolot ten był sprzedawany nie tylko na rynku kanadyjskim czy brytyjskim, ale również do innych krajów w tym jako samolot specjalny dla armii amerykańskiej i był nawet wykorzystany podczas wojny koreańskiej.

Opracowano szereg wersji samolotu Beaver (zwanego też jako "**Bush Plane Beaver**") m.in. z silniejszym silnikiem typu turbo oraz z możliwością startu i lądowania na wodzie, i z płozami do lądowania na śniegu, czy na zamrzniętych jeziorach dalekiej Północy. Najważniejszą jego dodatkową cechą była zdolność do stosowania krótkiego startu i lądowania w trudnych warunkach. Nic dziwnego, że jest do tej pory używany i nie tylko przez miłośników lotnictwa w prywatnych klubach. Muzeum Lotnictwa i Kosmosu w Ottawie, Ontario posiada egzemplarz prototypu DHC-1 Beaver, na którym dziewiczy lot odbył pilot oblatywacz Russ Bannock.



De Havilland Canada DHC-2 Beaver Mk 1 c/n 1545, Airwaves Gold Coast, Boyd St Skate Park, Coolangatta, Queensland (QLD), Australia (Fot. Robert Frola, 21 January 2013)

Ostatnim projektem Jakimiuka w Kanadzie, był jego wkład do projektu silniejszego samolotu oznaczonego **DHC-3 Otter**, który był oblatany 21 XII 1951 już po przejściu W. Jakimiuka do pracy w centrali wytwórni de Havilland w Hatfield, Hertfordshire w Anglii. Otter został nazwany **King Beaver**, ponieważ był rozwinięciem DHC-2.

Po sukcesie Beaver'a Jakimiuk wyjechał do Hatfield z kierowaną przez siebie ekipą z Downsview, Ontario, do której weszli: Charlie Bishop, Jack Greeniaus, Bill Heaslip, George Luesby, Al. Marten i John Mazur. Jakimuk opracował jeszcze jeden projekt dla de Havilland, odrzutowy samolot myśliwski **DH-112 Sea Venon**. W dalszej kolejności ekipa Jakimiuka miała pracować nad nocną wersją myśliwca **DH-113 Vampire**.



Grupa projektantów DHC-2 Beaver po pierwszym dziewiczym locie. Od lewej Dick Hiscocks, Doug Hunter, Russ Bannock, Wsiewołod Jan (Jaki) Jakimiuk, Jim Houston i Fred Buller (Fot. DHC23885 – F. W. Houston – The De Havilland Canada Story – CANAV Books Toronto 1983).

Powrót do Francji

Podczas swojej pracy w Anglii podał się do dymisji by udać się do Francji, gdzie podjął pracę w znanej firmie Société Nationale des Constructions Aéronautique – Sud Est (SNCASE) w Tuluzie we Francji. Przypuszczalnie ten transfer był związany z otrzymaniem licencji przez SNCASE na produkcję myśliwca **DH-112 Sea Venon**. W SNCASE opracował następną swój projekt samolotu myśliwskiego **SE-5000 Baroudier** (oblatany 1 VIII 1953), który jednak nie wszedł do seryjnej produkcji. Następnie był konsultantem przy projektowaniu odrzutowego samolotu pasażerskiego **SE-210 Caravelle** (oblatany 27 V 1953, zbudowano 282 sztuki).

Po połączeniu się w latach 1962-66, francuskich wytwórni samolotów w koncern Aérospatiale został jednym z pięciu dyrektorów ds. handlowych przy budowie naddźwiękowego samolotu **Concorde** (oblatany 2 XI 1969, zbudowano 16 sztuk).

W latach 1969-1972 był jednym z prezesów French Aerospace Corporation, czyli przedstawicielstwa Aérospatial na Amerykę Północną i Środkową. W 1972 przeszedł na emeryturę. Kontynuował swoją pracę jako konsultant techniczno-ekonomiczny dla Aérospatial.

W 1976 odbył jedyną po wojnie podróż do Polski i wygłosił w Warszawie odczyt o samolocie Concorde oraz o roli komunikacji lotniczej dla rozwoju kraju.

Wsiewołod Jan Jakimiuk był jednym z najwybitniejszych inżynierów lotniczych, których wydała przedwojenna Polska. Był cenionym na całym świecie konstruktorem lotniczym. Był świetnym organizatorem i menadżerem, a także praktykiem. Jego początkowa praca z przedwcześnie zmarłym inż. Puławskim i staż pracy w PZL przyniósł wspaniałe rezultaty w późniejszej jego pracy w światowej klasy zakładach lotniczych w Kanadzie, Wielkiej Brytanii i we Francji.

Był człowiekiem bardzo towarzyskim i lubianym zarówno w sferach polskich jak i wśród innych, z którymi współpracował. Miał operowy głos bas-baryton i dla przyjaciół śpiewał arie operowe i operetkowe jak również polskie pieśni ludowe. Dysponował bogatym repertuarem w tym zakresie. W Kanadzie był nazywany Jaki, a we Francji używał imienia Jean.

Inżynier Jakimiuk był członkiem wielu organizacji profesjonalnych w Polsce, Wielkiej Brytanii, Kanadzie i we Francji. Przed wojną należał do Związku Polskich Inżynierów Lotniczych, a po wojnie w Stowarzyszeniu Techników Polskich w Wielkiej Brytanii i w Kanadzie.

Odnaczenia

Był odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi (9 XI 1932).

Nie odnaleziono informacji o innych odznaczeniach i wyróżnieniach jakie otrzymał Wsiewołod Jan Jakimiuk, ani w Polsce, ani w innych krajach, w których pracował.

Publikacje

Nie odnaleziono również jego artykułów czy opracowań naukowych w dziedzinie aerodynamiki, wytrzymałości materiałów czy w ogólności w projektowaniu samolotów. Wskazaniem, że istnieją, jest jednak jego praca w Katedrze Mechaniki Politechniki Warszawskiej prof. T. M. Hubera, jednego z najslawniejszych polskich naukowców w historii polskiej mechaniki.

Wiadomo, że był autorem co najmniej jednego patentu amerykańskiego:

Georges J. B. V. Herrel and Wsiewołod J. Jakimiuk – US Patent 2,779 558.

Patent ten otrzymał w trakcie pracy w firmie francuskiej SNCASE.

Rodzina

Nie odnaleziono szczegółowych danych dotyczących rodziny Wsiewołoda Jana Jakimiuka. Wiadomo, że był dwukrotnie żonaty, raz z Polką, a drugi raz z Kanadyjką (francuskiego pochodzenia). Z pierwszą żoną rozszedł się jeszcze przed wojną.

Miał drugą żonę Mary Jakimiuk w Kanadzie, która wg danych opublikowanych w książce o historii firmy lotniczej de Havilland Canada, była osobą bardzo miłą i towarzyską. Razem z

mężem tworzyli niezapomniany tandem. Autor albumu inż. Fred Hotson, znana postać w historii lotnictwa brytyjskiego i kanadyjskiego i były pracownik firmy de Havilland przed wojną w Anglii i po wojnie w Kanadzie (od początku lat 50-tych), tak cytuje wspomnienia inż. Wiesława Stępniewskiego (zwanego „Steppy”) o W. J. Jakimuku i jego żonie Mary:

When we arrived Jakimiuk was already well established, both technically and socially. He had become a member of the prestigious Granite Club – an exceptional feat for a newcomer, in the ultra-conservative, very English Toronto of those days. Jaki spoke English well and could, in an almost opera-quality bass-baritone sing a vast repertoire of songs from operatic arias to folk melodies. He had a charming, good-natured French-English wife, Mary, whose memory can never be erased from the hearts and minds of all Polish engineers and their wives who were fortunate enough to have met her socially.

Bibliografia

Fred W. Hotson – *The De Havilland Canada Story* – CANAV Books Toronto 1983

Wsiewołod Jan Jakimiuk – biogram w *Polski wkład w przyrodznawstwo i technikę* – Słownik polskich i związanych z Polską odkrywców, wynalazców oraz pionierów nauk matematyczno-przyrodniczych i techniki – Redakcja naukowa Bolesław Orłowski, Tom II H-Ł, Instytut Historii im. L. i A. Birkenmajerów Polskiej Akademii Nauk, Instytut Pamięci Narodowej – Komisja ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu.

Wsiewołod Jan Jakimiuk – biogram na portalu samolotypolskie.pl - <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1436/126/Jakimiuk-Wsiewolod-Jan2>.

Wsiewołod Jan Jakimiuk – biogram – Wikipedia - https://pl.wikipedia.org/wiki/Wsiewo%C5%82od_Jakimiuk

Jerzy Płoszajski – *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939 – 1946*, Wyd. Automobilista, Wydawnictwo Z.P.Poligrafia, Warszawa 2007

Polska Technika Lotnicza – Materiały Historyczne 1/2004 – Klub Miłośników Historii Polskiej Techniki Lotniczej – Muzeum Techniki w Warszawie - http://zygmuntpulawski.pcez.pl/Samoloty_Pulawskiego.pdf

Wiesław Z. Stępniewski – *Over the Cradles of the DHC Canadian Mosquito Beaver and Chipmunk* – Personal Reminiscences, Bulletin APEC 3/81 – 40 Years of Polish Engineering in Canada.

Materiały video z youtube o samolotach Mosquito, Chipmunk i Beaver:

World War II. United Newsreel. The De Havilland DH 98 Mosquito, ca. 1940 (Mosquito i Beaver dla US Army) - <https://www.youtube.com/watch?v=2TdDMkzWGDs>

Colin Bell (98 years old) flying Mosquito after 75 years -
<https://www.youtube.com/watch?v=KDQIIVc-ZjQ>

“Flying Chipmunk” – the DHC-1 – DHC History Episode 1 - ["A Flying Chipmunk" The DHC-1 | DHC History Episode 1 - YouTube](#)

“The immortal Beaver” – the DHC-2 – DHC History Episode 2 - ["The Immortal Beaver" The DHC-2 | DHC History Episode 2 - YouTube](#)

Beaver in a box - <https://www.youtube.com/watch?v=rJvf0zCNHi0>

/AMJ/

© Oskar Halecki Institute in Canada 2021