

Bronisław Żurakowski



Rank	mgr inż./Konstr. lotniczy/
Date of birth	1911-06-26
Date of death	2009-10-04
Cemetery	Warszawa, ul. Wólczyńska - Cmentarz Wawrzyszewski Wsp. 52.279485, 20.9261
Grave	
Photo of grave	
Country	Polska
Period	Okres powojenny

Source

Informacja: pl.wikipedia.org/wiki/Bronisław_Żurakowski

Bronisław Żurakowski przyszedł na świat nad Donem 26 czerwca 1911 r. Do maja 1921 r. mieszkał na Ukrainie. Tego samego roku latem znalazł się Polsce. Razem z rodziną mieszkał w Garwolinie. Tu rozpoczął naukę w gimnazjum i należał do harcerstwa. Czas wolny spędzał w Kółku Lotniczym zajmując się modelarstwem. Tak zarażony lotniczym bakcylem dalsze swoje lotnicze zainteresowania kontynuował w Lubelskim Klubie Lotniczym. Po otrzymaniu matury u zdał egzamin konkursowy na Politechnikę Warszawską (Wydział Mechaniczny). W 1934 r. po uzyskaniu dyplomu kontynuował studia na Oddziale Lotniczym. Był członkiem Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Warszawskiego. Miał kategorię "A", "B", "C" i "D" pilota szybowcowego. Brał udział w IV Krajowych Zawodach Szybowcowych w Ustjanowej. W czasie tej imprezy przeżył groźny wypadek. Uratował się skokiem spadochronowym.

Podczas międzynarodowych zawodów samolotów turystycznych w 1934 r. znajdował się w Komisji Technicznej. Nie miał jeszcze dyplomu inżyniera co nie przeszkadzało, że pracował w Biurze Konstrukcyjnym Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych. Pierwszą pracą konstrukcyjną którą wykonał było zaprojektowanie wybranych elementów do przerabianego prototypu samolotu RWD - 14. W 1936 r. przystąpił do prac nad samolotem RWD - 17. Miał swój udział w opracowaniu wersji sanitarnej samolotu RWD - 13. Pracował także nad samolotem RWD -20. Efekty jego pracy zostały uwzględnione przy projektowaniu samolotu RWD - 18. Uczestniczył w projektowaniu wodnosamolotu RWD - 22.

W pamiętnym wrześniu 1939 r. ewakuował z Warszawy do Świdnika dwa samoloty RWD - 21. Nie ewakuował się do Rumunii. Wrócił do Lublina a następnie do Warszawy. Okupację spędził w stolicy. Pracował. Był żołnierzem Armii Krajowej. W podziemiu współpracował z zakonspirowanym Instytutem Technicznym Lotnictwa przy Komendzie Głównej AK. Jego praca polegała na tłumaczeniu instrukcji niemieckich samolotów bojowych. Przed wybuchem powstania warszawskiego otrzymał rozkaz z AK nie angażowania się w czynną (zbrojną) walkę z okupantem aż do zajęcia lotniska na Okęciu. W czasie powstania został ranny. Ewakuowany, dotarł do Sochaczewa i wypuszczony. Zamieszkał na wsi. Tam doczekał wyzwolenia. Na początku listopada 1945 r. został młodszym asystentem geometrii wykresłej Politechniki Warszawskiej z tymczasową siedzibą w Lublinie. Nie było mu sędzone otrzymać zatrudnienie w Biurze Projektów przy Wydziale Lotnictwa Cywilnego PKWN. Po powrocie politechniki do Warszawy początkowo pracował jako kierownik biura konstrukcyjnego a następnie jako kierownik produkcji maszyn rolniczych Lubelskich Zakładów Mechanicznych. Ostatecznie w czerwcu 1946 r. wrócił do Warszawy. Teraz podjął pracę jako referent lotniczy i instruktor szybowcowy w Wydziale Lotniczym Głównej Kwatery Harcerzy. W maju 1947 r. ukończył w Instytucie Szybownictwa miesięczny kurs kwalifikacyjny dla instruktorów szybowcowych W czerwcu 1947 r. na zlecenie Instytutu Technicznego Lotnictwa jako pilot doświadczalny przeprowadził próby w locie pierwszego szybowca skonstruowanego po wojnie w Polsce. Od września 1947 r. pracował jako konstruktor w Instytucie Technicznym Lotnictwa (od 1948 r. Główny Instytut Lotnictwa, od 1952 r. Instytut Lotnictwa) w dziale Wytrzymałościowo-Konstrukcyjnym. Początkowo zajmował się sprawdzeniem obliczeń i rozwiązań konstrukcyjnych nowych szybowców projektowanych w Instytucie Szybownictwa. Przeprowadzał w locie w Bielsku. W 1947 r. zaczął się interesować śmigłowcami. Rok później w Głównym Instytucie Lotnictwa powstał śmigłowcowy zespół konstrukcyjny w składzie: Z. Brzoska, T. Chyliński i B. Żurkowski. Po rocznej pracy w drugiej połowie 1949 r. odbyły się próby naziemne śmigłowca. Śmigłowiec wystartował do pierwszego lotu 4 kwietnia 1950 r. Do tej pory w Polsce nie było pilota śmigłowcowego. Próby prototypu w locie przeprowadził Bronisław Żurkowski. Pod koniec 1959 r. przeszedł do płatowcowego biura konstrukcyjnego projektującego samolot pasażerski MD - 12. 4 listopada 1961 r. uzyskał dyplom magistra inżyniera lotnictwa na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej. Na początku 1962 r. prowadził z zespołem prace nad samolotem PZL "Wilga". W marcu 1970 r. został zwolniony z obowiązków konstruktora prowadzącego samolotu "Wilga". 1 kwietnia 1970 r. wrócił do pracy w Instytucie Lotnictwa w związku z przeniesieniem konstruktorów lotniczych WSK-Okęcie do Instytutu. Przez sześć lat (1970 - 1976) pracował na stanowisku głównego konstruktora do spraw śmigłowcowych. W latach 1976 - 1981 już na emeryturze był zatrudniony w

Zakładzie Badań w Locie jako starszy specjalista zajmujący się problematyką śmigłowcową. W latach 1972- 1976 uczestniczył z ramienia Instytutu Lotnictwa w pracach nad ustaleniem warunków technicznych PZL W - 3 "Sokół". Wykładał na teoretycznych kursach szybowcowych w 1946 r. w Lublinie, w 1947 - 1948 w Warszawie. W latach 50 minionego wieku był asystentem w katedrze Budowy Samolotów Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej. Od listopada 1969 r. do 1971 r. prowadził na Wydziale Mechanicznym, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej wykłady i ćwiczenia z mechaniki lotu śmigłowców i konstrukcji śmigłowców oraz prowadząc seminaria i prace dyplomowe z tej dziedziny. Zmarł 4 października 2009 r. Pochowany został pochowany w Warszawie.

Konrad RYDŁOWSKI