

## LWD Żuraw jak nowy

#Historia #Lotnictwo wojskowe 17 listopada 2017

**W Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie 16 listopada zaprezentowano odrestaurowany samolot LWD Żuraw. Trwająca półtora roku gruntowna renowacja została przeprowadzona przez Zakład Naprawczy Sprzętu Lotniczego Antoni Nowak z Żywca, który m.in. przywrócił do stanu lotnego także należącego do Muzeum Lotnictwa Polskiego (MLP) Pipera L-4H, którego w izraelskim malowaniu po raz pierwszy zaprezentowano publicznie w powietrzu na tegorocznym Małopolskim Pikniku Lotniczym.**



*W Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie zaprezentowano pieczołowicie odrestaurowanego Żurawia*

Prace przy Żurawiu objęły m.in.: renowację skrzydeł i zastrzałów, dorobienie nowych sworzni łączących kadłub ze skrzydłami, konserwację konstrukcji wewnętrznej, naprawę slotów i ich napędu, zakup i montaż opon, przyrządów i wskaźników tablicy pokładowej, wykonanie owiewek przejścia skrzydło-kadłub, świateł pozycyjnych, rekonstrukcję brakującego fragmentu śmigła i części pokrycia, wykonanie brakujących elementów oszkleń kabiny załogi i kompletnych płyt brzegowych sterów wysokości, przepłótnienie i odtworzenie oryginalnego malowania płatowca wraz z oznaczeniami.

Efekt prac dofinansowanych ze środków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego było przywrócenie samolotu do stanu pierwotnego z 1956 i udostępnienie go zwiedzającym w ramach wystawy stałej MLP.

Żuraw został zaprojektowany na zlecenie złożone Lotniczym Warsztatom Doświadczalnym w 1948 przez Dowództwo Wojsk Lotniczych na opracowanie i budowę prototypu samolotu wielozadaniowego, wykorzystywanego do lotów łącznikowych i obserwacyjnych, który zastąpiłby przestarzałe dwupłatowce Polikarpowy Po-2 i CSS-13. Przewidywano też stworzenie wersji rozwojowych: szkolnej, bombowej, sanitarnej,

transportowej i fotograficznej.

W odpowiedzi na te wymagania opracowano projekt wstępny w pięciu wariantach, z których zamawiający wybrał do realizacji model w klasycznym układzie górnopłata, o konstrukcji mieszanej. Samolot miał się odznaczać dużą wytrzymałością, krótkim startem i lądowaniem, a jego napęd miał stanowić silnik M-11FR.

Projekt konstrukcyjny Żurawia został wykonany w latach 1949 – 1950 przez zespół kierowany przez mgr. inż. Tadeusza Sołtyka.



*Samolotowi został przywrócony pierwotny wygląd z 1956 / Zdjęcia: Marcin Sigmund*

Opracowano trzy wersje samolotu. Żuraw A miał być dwumiejscową odmianą łącznikowo-obszerną, uzbrojoną w ruchomy 7,62-mm km SzKas, wyposażoną w aparat fotograficzny, pokładową radiostację i przyrządy do lotów nocnych. Żuraw B miał być trzymiejscową wersją transportową do przewozu osób lub ładunków, przystosowaną do lotów nocnych i wyposażoną w aparat fotograficzny. Żuraw C miał być dwumiejscową wersją bombową uzbrojoną w ruchomy 7,62-mm km SzKas, wyposażoną w podskrzydłowe i podkadłubowe zamki, pozwalające na zabranie bomb o łącznej masie 230 kg. W celu zapewnienia zdolności krótkiego startu i lądowania samolot wyposażono w klapy i sloty, natomiast mocne podwozie miało ułatwić operowanie z lądowisk przygodnych. Żuraw miał składane skrzydła, umożliwiające hangarowanie w niedużych pomieszczeniach. Podczas prac nad samolotem zreorganizowano przemysł lotniczy, przemianowując LWD na WSK nr 5.

Prototyp Żurawia A – bez uzbrojenia i wyposażenia operacyjnego – został oblatany 16 maja 1951. Krótco potem przekazano go do Instytutu Lotnictwa w celu przeprowadzenia certyfikacji. Z powodu przekroczenia projektowej masy własnej o 160 kg wybrany silnik M-11FR okazał się za słaby i w wyniku prób uznano, że samolot ma niezadowalające osiągi i mimo pewnych zalet, jak mała prędkość minimalna (tylko 60 km/h), krótki start i lądowanie, a także świetne właściwości antykorkociągowe, nie

nadaje się do produkcji seryjnej. Brak odpowiedniej jednostki napędowej sprawił, że Dowództwo Lotnictwa straciło zainteresowanie tym samolotem, a jedyny Żuraw pozostał w Instytucie Lotnictwa, gdzie był rzadko eksploatowany.

Na początku 1956 rozważano jeszcze wymianę silnika na WN-3 o mocy 320 KM polskiej konstrukcji lub licencyjny radziecki AI-14 o mocy 260 KM i budowę Żurawia II. Samolotem tym zainteresował się nawet Aeroklub PRL, zamierzając zamówić 25 egzemplarzy w WSK Okęcie i wykorzystać je do holowania szybowców, ale do realizacji tych planów nie doszło, gdyż w tym czasie ruszała produkcja licencyjna samolotu Jak-12M.

Prototyp Żurawia był demonstrowany publicznie na Wystawie Sprzętu Lotniczego na Okęciu w 1956, na Warszawskim Salonie Lotniczym przed Arsenalem we wrześniu 1957 i na Wystawie Lotniczej XV-lecia PRL we Wrocławiu w 1959, po której przekazano go do magazynów Muzeum Techniki w tym mieście. Stamtąd w grudniu 1963 został przetransportowany do Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie, gdzie mocno uszkodzony został zmagazynowany, aż do pierwszej publicznej prezentacji w ramach wystawy *Swego nie znacie*, zorganizowanej z okazji 40-lecia MLP.

*Na podstawie informacji Marcina Sigmunda*

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o