

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/83960,Bujak-Jakub-Zygmunt.html>
20.05.2024, 22:55

Bujak Jakub Zygmunt

BUJAK Jakub Zygmunt (6 XII 1905, Kraków – 5 VII 1945, Kornwalia), inżynier mechanik, współwynałazca systemu doładowania dynamicznego silników wysokoprężnych, himalaista. Syn Franciszka, profesora uniwersytetów w Krakowie i we Lwowie, oraz Ewy Kramsztyk, która 1899–1902 studiowała matematykę i fizykę na UJ.

W 1924 B. ukończył gimnazjum we Lwowie i podjął studia na wydziale mechanicznym Politechniki Lwowskiej. W czasie studiów odbył praktyki w fabryce „Pocisk” w Warszawie, hucie „Zgoda” na Górnym Śląsku oraz w stoczni International Shipbuilding & Engineering Co., Ltd. w Gdańsku. Po uzyskaniu 3 IV 1930 z wynikiem celującym dyplomu inżyniera, udał się w podróż naukową po Europie (V–VII 1930), zwiedzając zakłady przemysłowe w Niemczech, Belgii, Czechosłowacji i Szwajcarii. Następnie odbył cztery staże: w pilzneńskich zakładach Škody (VIII–IX 1930), w stoczni Krupp-Germaniawerft w Kilonii (XI 1930–III 1931) oraz w zakładach Vickers-Armstrong Ltd. w Barrow-in-Furness (VII–VIII 1931) i Morris Commercial Cars w Birmingham (VIII–X 1931).

Po powrocie z podróży pełnił 1931–33 funkcję asystenta na Politechnice Lwowskiej. W 1933–35, wspólnie z A. Wicińskim, pracował w Warszawskiej Spółce Akcyjnej Budowy Parowozów nad zagadnieniem doładowania dynamicznego w silnikach wysokoprężnych. Uzyskana przez nich wartość doładowania niemal 20-krotnie przewyższała to, co udawało się w tym czasie osiągnąć technikom niemieckim, włoskim i francuskim. Wzrost mocy silnika rzędu 25% osiągniany przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia paliwa, a także przy minimalnych kosztach instalacji, pozwalał traktować ten system jako konkurencyjny dla rozwiązań zakładających sprężanie turbinowe lub tłokowe. B. i Wiciński testowali swój system (nazwany od ich nazwisk Wibu) na silnikach jednocyldrowych i wielocyldrowych. Stosując odpowiednią

kompensację rozwiązyali także problem doładowania silników o zmiennej liczbie obrotów. Wynalazek został opatentowany w Polsce (14 I 1936, nr 22643) oraz wiodących krajach przemysłowych (pierwszeństwo miał patent, jaki uzyskali w Niemczech 18 VIII 1933). Łącznie B. uzyskał, wspólnie z Wicińskim, przynajmniej 4 oryginalne patenty dotyczące systemu Wibu.

Po wykupieniu w końcu 1934 Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów przez Zakłady Ostrowieckie, B. kontynuował pracę w tym zakładzie. W 1935 został kierownikiem Stacji Próbniej Silników Spalinowych. Nadal zajmował się badaniem metod zwiększenia mocy silników wysokoprężnych. Tego tematu dotyczyła też jego praca doktorska, którą obronił na Politechnice Lwowskiej wiosną 1937. W tymże roku podjął pracę w fabryce Lilpop, Rau, Loewestein w Warszawie. Należał do Stow. Inżynierów Mechaników Polskich.

B. był również doświadczonym alpinistą. Naukowe podróże po Europie umiejętnie łączył ze swoją pasją. Wędrował m.in. po Alpach i samotnie przebył na nartach Norwegię. Był członkiem Polskiego Tow. Tatrzańskiego i jego Klubu Wysokogórskiego. W lecie 1935 brał udział w wyprawie na Kaukaz. Aktywnie uczestniczył w przygotowaniach do Pierwszej Polskiej Wyprawy Himalajskiej. Wyruszył na nią w IV 1939. Oprócz niego w ekspedycji wzięli udział: kierujący wyprawą andynista A. Karpiński, S. Bernadzikiewicz oraz J. Klarnier, wszyscy byli doświadczonymi inżynierami mechanikami. Cel wyprawy stanowił szczyt Nanda Devi East (7434 m). Klarnier i B. jako pierwsi w historii weszli na tę górę 2 VII 1939. Był to wówczas szósty najwyższy zdobyty szczyt świata. Po powrocie z Himalajów, 12 IX 1939 B. dotarł do Lwowa. 14 X przez zieloną granicę przedostał się na Węgry, a stamtąd do Francji i dalej do Wielkiej Brytanii, gdzie pracował najpierw jako mechanik w polskim zgrupowaniu lotniczym w Blackpool, a w końcu 1940 został przeniesiony do pracy w przemyśle. Początkowo, 16 IX 1940, trafił do Bryce Fuel Injection Ltd. w Lagonda Works ulokowanych w Staines k. Londynu, gdzie zajmował się zagadnieniami wtrysku paliwa. Od 17 V 1943 był zatrudniony w firmie Rolls-Royce w Derby. Pracował tam początkowo w biurze konstrukcyjnym oddziału

silników okrętowych (Marine Department), gdzie zajmował się kwestiami naprężeń i wibracji wałów napędowych. W 1944 przeszedł do działu doświadczalnego, w którym zajmował się m.in. zagadnieniami sprężania w silnikach lotniczych. Uczestniczył też ponoć w pracach nad silnikiem odrzutowym.

Po zakończeniu wojny B. planował wyjazd do kraju. W VII 1945 wybrał się do Kornwalii na tygodniowy urlop, w czasie którego zaginął. Mimo długotrwałej akcji poszukiwawczej, nie udało się go odnaleźć. Oficjalny komunikat policji stwierdza, że prawdopodobnie spadł z nadmorskiej skały i w konsekwencji utonął.

W kraju pozostawił żonę, Marię z domu Łomnicką, nauczycielkę i projektantkę tkanin, wnuczkę prof. M. Łomnickiego, entomologa, siostrę Adama, późniejszego wykładowcy w South Bank Polytechnic w Londynie, oraz dwoje dzieci, Magdalenę i Łukasza.

M. Bujak-Lenczowska: *Zdobycia Nanda Devi East. Wspomnienie o moim ojcu Jakubie Bujaku*, „Pamiętnik Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego” 2002, nr 11; A. Wiciński: *Dynamiczne doładowanie Wibu*, „Przegląd Techniczny” 1934, nr 11; Listy i kwestionariusze osobowe J. Bujaka i inne dokumenty otrzymane od jego córki, Magdaleny Bujak-Lenczowskiej.

Sławomir Łotysz