



Opublikowane na stronie *Leksykon Lublin* (<http://teatrnn.pl/leksykon>)

[Strona główna](#) > Samoloty firmy Plage i La kiewicz

Samoloty firmy Plage i La kiewicz

tagi: [Jerzy Rudlicki](#) ^[1] [lotnictwo](#) ^[2] [Lubelska Wytwórnia Samolotów](#) ^[3] [samoloty Lublin R](#) ^[4] [Zakłady Mechaniczne Plage i La kiewicz](#) ^[5]

Samoloty Lublin R **były produkowane w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. La kiewicz w latach 20. i 30. XX wieku**. Ich konstruktorem był **Jerzy Rudlicki**, od nazwiska którego **kolejne prototypy miały w nazwie liter R**.

Spis treści:

- [1. Samolot Lublin R–VII „Odwet”](#)
- [2. Samolot Lublin R–VIII](#)
- [3. Samolot Lublin R–IX](#)
- [4. Samolot Lublin R–X](#)
- [5. Samolot Lublin R–XI](#)
- [6. Samolot Lublin R–XII](#)
- [7. Samolot Lublin R–XIII](#)
- [8. Samolot Lublin R–XIV](#)
- [9. Samolot Lublin R–XV](#)
- [10. Samolot Lublin R–XVI](#)
- [11. Samolot Lublin R–XVII](#)
- [12. Samolot Lublin R–XVIII](#)
- [13. Samolot Lublin R–XIX](#)
- [14. Samolot Lublin R–XX \(LWS 1\)](#)
- [15. Samolot Lublin R–XXI](#)
- [16. Samolot Lublin R–XXII](#)
- [17. Samolot Lublin R–XXIII \(R–XIII Dr\)](#)

Samolot Lublin R–VII „Odwet”

W 1924 roku Ministerstwo Spraw Wojskowych ogłosiło konkurs mający m.in. wyłonić taki wielosilnikowy samolot bombowy, który mógłby być wykorzystywany przez polskie lotnictwo. Został zgłoszony do niego **projekt dwusilnikowego dwupłatowego bombowca autorstwa Jerzego Rudlickiego**, oznaczony Lublin R–VII „Odwet”. Był to samolot konstrukcji mieszanej, jego charakterystycznym cechem było **silne uzbrojenie obronne**. Projekt wysłany pocztą zaginął.

Ostatecznie jeden ze zgłoszonych projektów wielosilnikowych bombowców nie doczekał się realizacji ze względu na brak odpowiedniego producenta. Dla potrzeb stworzonego 26 maja 1926 roku II Dywizjonu Niszczycielskiego w 1. Pułku Lotniczym, zakupiono we Francji 32 samoloty Farman F–68 BN–4 Goliath. Zostały one dostarczone w latach 1926–1927.

Konstrukcja: mieszana; dwusilnikowy dwupłat.

Samolot Lublin R–VIII

W 1926 roku Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych opracował wymagania, jakie powinien spełniać samolot rozpoznawczo-bombowy (liniowy). Na ich podstawie pracujący w lubelskich [Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. La kiewicz](#) ^[6] inż. Jerzy Rudlicki opracował projekt oznaczony Lublin R–VIII. Pierwszy prototyp napędzany przez silnik rzędowy osiemnastocylindrowy Farman 12WE o mocy 537 kW (730 KM) **został oblatany w marcu 1928 roku**. W lipcu tego samego roku pierwszy lot odbył drugi prototyp, w którym zamontowano osiemnastocylindrowy silnik rzędowy Lorraine-Dietrich 18Kd o mocy 545 kW (740 KM). Trzynastego marca 1929 roku wojsko zamówiło cztery egzemplarze seryjne oznaczone R–VIII a. Jeden z nich miał mieć taki sam silnik jak drugi prototyp, pozostałe wyposażono w jeszcze mocniejsze silniki Hispano-Suiza 12Lb, o mocy 559 kW (760 KM). Zamówione samoloty ukończono wiosną i latem 1930 roku.

W 1931 roku cztery samoloty Lublin R–VIII odsprzedano marynarce wojennej zainteresowanej wersją pływakową, która mogłaby stanowić sprzęt Morskiego Dywizjonu Lotniczego (MDLot.) z Pucka. Zimą 1931/1932 zakłady w Lublinie rozpoczęły ich przebudowę na wodnopłatowce. Dwa samoloty z silnikiem Lorraine-Dietrich otrzymały oznaczenie R–VIII bis/hydro (ostatecznie jeden R–VIII bis został rozebrany na części, a w zamian zbudowano samolot Lublin R–XIII G). Dwa wyposażone w silniki Hispano-Suiza otrzymały oznaczenie R–VIII ter/hydro. Przetrzywały one w MDLot. długo, bo aż do września 1939 roku. Ze względu na ich niską wartość bojową, a zwłaszcza niewielką prędkość i ładunek bomb, **nie zostały użyte w walce**. Pierwszego września 1939 roku zostały ewakuowane z Pucka na Półwysep Helski (pozbawiony silnika R–VIII bis/hydro przeholowała motorówka), gdzie

zostały rozlokowane między Chałupami a Juratami. Ósmego września **zostały zniszczone w czasie nalotu niemieckiego lotnictwa**. Łącznie zbudowano zaledwie sześć samolotów Lublin R–VIII (w tym dwa prototypy).

Konstrukcja: całkowicie drewniany jednosilnikowy, dwumiejscowy dwupłat, podwozie klasyczne dwukołowe stałe lub pływakowe. Napęd – jw.

Uzbrojenie: jeden stały k.m. pilota Vickers kal. 7,7 mm strzelający przez migło i dwa ruchome sprężone k.m. Lewis kal. 7,92 mm obserwatora. Samolot mógł przenosić 300 kg bomb na wyrzutnikach pod skrzydłami, nie był jednak zdolny do przenoszenia torped.

Dane techniczne (II prototyp):

Rozpiętość – 17 m

Długość – 11,12 m

Wysokość – 4,5 m

Powierzchnia nośna – 76,4 m kw.

Masa własna – 2200 kg

Masa całkowita – 4200 kg

Prędkość maksymalna – 220 km/h

Zasięg – 1700 km

Samolot Lublin R–IX

Samolot pasażerski Lublin R–IX **był rozwinięciem konstrukcji bombowca Lublin R–VIII**. Od poprzednika różnił go kadłub spawany z rur stalowych oraz zastosowany silnik; płaty i usterzenie były prawie identyczne. Projekt powstał w II połowie 1928 roku, ukończony **prototyp oblatano 18 kwietnia 1929 roku** w Lublinie.

Lublin R–IX nie znalazł uznania PLL LOT – miał słabsze osiągi i wymagał więcej obsługi od używanych do tej pory samolotów.

Prototyp stał kilka lat w hangarze sterowcowym w Poznaniu, a następnie został skasowany.

Konstrukcja: mieszana (kadłub spawany z rur stalowych, kryty płótnem, płaty i usterzenia drewniane). Ośmiomiejscowy (2 osoby załogi i 6 pasażerów) dwupłat. Podwozie stałe. Napęd stanowił dziewięciocylindrowy silnik gwiazdowy Gnome-Rhone Jupiter 9A o mocy 450 KM. Migło dwułopatowe drewniane.

Dane techniczne:

Rozpiętość – 17 m

Długość – 12,1 m

Wysokość – 4,5 m

Powierzchnia nośna – 76 m kw.

Masa własna – 1814 kg

Masa całkowita – 3100 kg

Prędkość maksymalna – 175 km/h

Pułap – 4000 m

Zasięg – 700 km

Samolot Lublin R–X

W grudniu 1927 roku w biurze konstrukcyjnym kierowanym przez Jerzego Rudlickiego opracowano projekt wstępnego samolotu towarzyszącego (obserwacyjno-łotniczego) oznaczonego Lublin R–X. W 1928 roku wykonano dwa prototypy: do prób statycznych oraz do prób w locie. Samolot został oblatany 1 lutego 1929 roku na lotnisku fabrycznym w Lublinie. Wykazywał duży zwrotność, krótki start i lądowanie, miał również dobre własności pilotażowe. Dzięki wyposażeniu w tłumiki Lublin R–X lecący na wysokości 200–300 m **był praktycznie niesłyszalny na ziemi**. Wszystko to sprawiło, że samolotem zainteresował się Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych i wiosną 1929 roku zostało złożone zamówienie na serię informacyjną pięciu egzemplarzy oznaczonych Lublin R–Xa.

Serie pięciu samolotów wykonano latem 1929 roku. Po wyposażeniu ich w obrotniczy karabin maszynowy w kabine obserwatora przekazano je do prób w 2., 4. i 6. Pułku Lotniczym. Po ich przeprowadzeniu okazało się, że Lublin R–X **góruje nad konkurencyjnymi samolotami PZL Ł–2 i PWS–5 t2**. Do produkcji seryjnej jednak nie doszło, gdy Jerzy Rudlicki opracował jeszcze lepszy samolot – Lublin R–XIV. Ostatecznie na wyposażenie polskiego lotnictwa wszedł wariant rozwojowy R–XIV oznaczony Lublin R–XIII.

Po 1929 roku samoloty Lublin R–Xa trafiły do jednostek – m.in. do Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Dęblinie, gdzie używano ich do 1932 roku. W 1931 roku trzy z nich przebudowano na tzw. samoloty sztabowe. Zmiany polegały na usunięciu z kabiny obserwatora obrotnicy karabinu maszynowego i wyposażeniu jej w wygodny fotel.

Latem 1929 roku wyprodukowano ostatni egzemplarz R–X o numerze fabrycznym 52.7, wyposażony w zbiornik paliwa na pięć godzin lotu. Na samolocie tym, który otrzymał cywilne znaki rejestracyjne SP-ABW, **wykonano wiele rajdów i dalekich przelotów** – m.in. Poznań–Barcelona, Warszawa–Bukareszt–Stambuł–Rzym–Turyn–Londyn–Warszawa. W 1931 roku pilot Stanisław Karpiński uzyskał zgodę na odbycie rajdu azjatycko-afrykańskiego. Samolot zmodernizowano, wyposażając go w zbiornik paliwa na osiem godzin lotu, silnik otrzymał pierścienie Townenda i metalowe migło, koła osłonięto owiewkami. Oznaczenie zmieniono na R–Xa bis i **nadano samolotowi nazwę „Srebrny Ptak”**. Załoga – pilot Stanisław Karpiński i mechanik Wiktor Rogalski – przebyła w dniach 2–24 października 1932 roku trasę: Warszawa–Stambuł–Aleppo–Bagdad–Kair–Jerozolima–Aleppo–Stambuł–Lublin–Warszawa. Łączna długość przelotu wyniosła 14 390 km.

Lublin R–Xa bis **został skasowany jesienią 1935 roku** z powodu zużycia.

Konstrukcja: mieszana; kadłub kratownicowy kryty płótnem, a przy silniku blachy duralowe. Płat drewniany do pierwszego dźwigara kryty sklejką, dalej płótnem. Skrzydło można było demontować i mocować w pozycji pionowej do kadłuba. Usterzenie

spawane z rur stalowych kryte płótnem. Samolot był jednosilnikowym dwumiejscowym górnopłatem zastrzałowym. Podwozie klasyczne dwukołowe stałe (koła wymienne z nartami). Napęd stanowił silnik gwiazdowy dziewięciocyndrowy Wright Whirlwind J5Ab o mocy 162 kW (220 KM).

Uzbrojenie: przewidywano zamontowanie jednego ruchomego k.m. kal. 7.69 mm w kabinie obserwatora.

Dane techniczne:

Rozpiętość – 13,5 m
 Długość – 8,33 m
 Wysokość – 2,98 m
 Powierzchnia nośna – 25,96 m kw.
 Masa własna – 900 kg
 Masa całkowita – 1366 kg
 Prędkość maksymalna – 161 km/h
 Pułap – 3400 m
 Zasięg – 670 km

Samolot Lublin R–XI

W 1929 roku Ministerstwo Komunikacji ogłosiło konkurs na sześciomiejscowy samolot pasażerski przeznaczony dla PLL LOT. Prototyp zbudowany według projektu Jerzego Rudlickiego, oznaczony Lublin R–XI, **został oblatany 8 lutego 1930 roku**, w czerwcu rozpoczęto jego próby na liniach LOT. **Po kolizji z samolotem sportowym na lotnisku mokotowskim w Warszawie prototyp powrócił do wytwórni**, gdzie został wyremontowany. Niestety już w lipcu 1931 roku **został rozbity na skutek błędów pilota podczas startu**. Ponieważ okazał się konstrukcją nieudaną (miał słabe osiągi, gdy jego masa własna była dwukrotnie większa niż zakładano w projekcie), z przeprowadzenia remontu zrezygnowano.

Konstrukcja: mieszana; jednosilnikowy górnopłatek wolnonośny. Samolot zabierał 2 osoby załogi i 4 pasażerów. Podwozie stałe. Napęd stanowił dziewięciocyndrowy silnik rzędowy Wright Whirlwind J5 o mocy 240 KM. Skrzydło dwułopatowe, metalowe.

Dane techniczne:

Rozpiętość – 15 m
 Długość – 9,6 m
 Wysokość – 2,6 m
 Powierzchnia nośna – 30 m kw.
 Masa własna – 1210 kg
 Masa całkowita – 1943 kg
 Prędkość maksymalna – 185 km/h
 Pułap – 2800 m
 Zasięg – 730 km

Samolot Lublin R–XII

Jedyny samolot sportowy zbudowany w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. La kiewicz, oznaczony Lublin R–XII, **powstał w 1930 roku na zamówienie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej**. Prototyp został oblatany jesienią 1930 roku przez Władysława Szulczewskiego. Okazał się nieudany – ze względu na dużą masę własną miał słabe osiągi. Wykonano na nim niewiele lotów, przez kilka lat stał w hangarze wytwórni, a następnie został skasowany.

Konstrukcja: mieszana; kadłub kratownicowy, spawany z rur stalowych, kryty płótnem; płatek drewniany kryty sklejką. Trzymiejscowy górnopłatek wolnonośny. Podwozie stałe. Napęd stanowił pięciocyndrowy silnik gwiazdowy Armstrong-Siddeley Genet o mocy 80 KM.

Dane techniczne:

Rozpiętość – 11,5 m
 Długość – 7,62 m
 Wysokość – 2,36 m
 Powierzchnia nośna – 18,54 m kw.
 Masa własna – 504 kg
 Masa całkowita – 829 kg
 Prędkość maksymalna – 156 km/h
 Pułap – 4750 m
 Zasięg – 550 km

Samolot Lublin R–XIII

Na ostatnim ze zbudowanych samolotów szkolno-treningowych, Lublin R–XIV, konstruktor inż. **Jerzy Rudlicki postanowił wprowadzić zmiany ulepszające konstrukcję i poprawiające własności lotne**. W celu poprawienia sterowności poprzecznej nieco wydłużono lotki, w kabinie obserwatora zamontowano obrotnicę karabinu maszynowego oraz zaokrąglono górny tył kadłuba. Pierwszy lot tak przebudowanego samolotu doszedł do skutku w lipcu 1931 roku, po czym samolot został przekazany do prób w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. Podczas jednego z lotów nastąpił błąd sterownia drążka sterowego, pilot Jerzy Kossowski wyskoczył ze spadochronem. Samolot bez pilota wykonał prawidłowe lądowanie na polu (!) i zatrzymał się w rowie,

dowodz c tym samym znakomitych własno ci lotnych. Konstruktor **uznał jednak symbol R–XIV za pechowy i nadał swojej konstrukcji nowe oznaczenie Lublin R–XIII.**

We wrze niu 1931 roku samolot przeszedł pomy lnie próby pa stwowe, podczas których wykazał si dobr stateczno ci i sterowno ci oraz łatwo ci w pilota u. Podj to zatem decyzj , e **stanie si on podstawowym wyposa eniem polskich eskadr towarzyszc ych** (obserwacyjno–ł cznikowych).

Wersje i odmiany

R–XIII A i R–XIII B – pierwsze wersje seryjne produkowane od połowy wrze nia 1931 roku do pocz tku 1933 roku. Od prototypu samoloty te ró niły si wzmacnionym baldachimem oraz okuciami skrzydeł. Zbudowano 49 egzemplarzy. R–XIII A ró nił si od wersji B konstrukcj obrotnicy karabinu maszynowego. W czasie remontów wszystkie samoloty R–XIII A doprowadzono do standardu wersji B.

R–XIII C – wersja produkowana od 6 lutego 1933 roku do stycznia 1934 roku. Zbudowano 98 egzemplarzy ró ni cych si od samolotów poprzednich wersji rozbudowanym wyposa eniem (zwłaszcza instalacj elektryczn) oraz ulepszonym podchwytywaczem meldunków.

XIII D – wersja budowana od 28 lutego 1933 roku; ostatni z wyprodukowanych 95 samolotów dostarczono wojsku 2 marca 1935 roku. Charakteryzowała si starann aerodynamik . Silnik osłoni to pier cieniem Townenda, osłoni to równie chłodnic oleju oraz zamontowano mały kołpak na pia cie migła.

XIII E – wersja przystosowana do działań interwencyjnych na polu walki. Do nap du słu ył silnik gwiazdowy Gnome-Rhone 7K Titan o mocy 265 kW (360 KM) ze migłem metalowym. Planowano zamontowa 2 lub 3 k.m. oraz przystosowa samolot do przenoszenia pod skrzydłami 4 bomb po 50 kg ka da. Produkcji seryjnej nie podj to.

R–XIII F – wersja niemal identyczna z R–XIII E, ró niła si jedynie zastosowaniem polskiego silnika G–1620A Mors konstrukcji in . Stanisława Nowoku skiego. Wojsko zło yło zamówienie na 50 samolotów tego typu. Pierwsze 2 egzemplarze w 1935 roku skierowano do lotów próbnych w 3. i 6. Pułku Lotniczym. Stwierdzono w nich wady urz dzenia do przechwytywania meldunków. Po odbiorze 7 samolotów umow zerwano (zastrze enia dotyczyły problemów z wywa eniem samolotów i tendencji do wchodzenia w korkoci g płaski), co stało si bezpo redni przyczyn bankructwa Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. La kiewicz [6] pod koniec 1935 roku. Wytwórnia została upa stwowiona i pod nazw Lubelska Wytwórnia Samolotów wznowiła działalno na pocz tku 1936 roku. Departament Aeronautyki natychmiast ponowił zamówienie na samoloty R–XIII F. Doko czono zatem 18 rozpocz tych ju płatowców oraz zbudowano 32 dalsze, wyposa aj cje w silniki Wright J5 o mocy 162 kW (220 KM). Ze wzgl du na wy ej wspomniane wady, samoloty nie zostały skierowane do eskadr towarzyszc ych. U ywano ich w szkołach lotniczych, nieliczne odbywały loty bojowe podczas kampanii wrze niowej.

R–XIII G – seria 6 wodnosamolotów zbudowanych dla MDLot. w 1935 roku, wyposa onych w metalowe migło. Od R–XIII ter hydro ró niło je ponadto zastosowanie dr ków sterowych zamiast wolantów. Ostatni samolot z serii, o numerze 720, został przeznaczony dla plutonu ł cznikowego w Rumii i wyposa ony w podwozie kołowe.

R–XIII Dr „Bł kitny Ptak” – patrz Lublin R–XXIII.

R–XIII Eksperymentalny – samolot z 1934 roku wyposa ony w opuszczane usterzenie kierunku, przesuwalne w pionie, zaprojektowane przez Jerzego Teisseyre'a i Augusta Zdaniewskiego [7] w zakładach Podlaskiej Wytwórni Samolotów [8]. Zbudowano tylko jeden egzemplarz.

R–XIII F Aerolog – seryjny R–XIII F o numerze 58.23 przebudowany latem 1939 roku na samolot rozpoznania meteorologicznego. Wyposa ono go m.in. w zakryt kabin , radiostacj i wiatła pozycyjne.

R–XIII D Reprezentacyjny – seria 6 samolotów przygotowanych dla polskiej delegacji udaj cej si z rewizyt do Moskwy. Od standartowych R–XIII D ró niły si jedynie staranniejszym wyko czeniem. Na skutek złej pogody delegacja doleciała jedynie do Mi ska i dalsz podró odbyła kolej .

R–XIII T D blin – nieuzbrojona wersja treningowa słu ca do nauki pilota u bez widoczno ci ziemi. Zbudowano 8 samolotów b d cych adaptacj wersji R–XIII B.

R–XIII bis hydro – pływakowe odpowiedniki wersji R–XIII B. Prototypem był samolot Lublin R–XIV wyposa ony w pływaki płaskodenne. Po przeprowadzonych w Pucku zim 1931/1932 próbach wodowania dowództwo marynarki wojennej zamówiło jeszcze 3 egzemplarze tej wersji. Dostarczono je Morskiemu Dywizjonowi Lotniczemu pod koniec 1932 roku. Jeden z nich o numerze 702 był przystosowany do pilota u bez widoczno ci ziemi.

R–XIII ter hydro – dostarczone MDLot. w 1934 roku; pływakowe odpowiedniki wersji R–XIII D. Ł cznie zbudowano 10 egzemplarzy. Istniała mo liwo zamontowania podwozia kołowego lub nart.

Ł cznie **wybudowano 288 samolotów Lublin R–XIII**. W latach 1932–1936 sformowano z nich 32 plutony ł cznikowe, po 3 samoloty w ka dym. W latach 1937–1938 stworzono z nich 12 eskadr w poszczególnych pułkach lotniczych. Od 1938 roku były wycofywane z pierwszej linii i zast powane przez nowocze niejsze RWD–XIV „Czapla”. Kilka R–XIII zostało przekazanych aeroklubom. We wrze niu 1939 roku w jednostkach bojowych znajdowało si jeszcze 50 samolotów R–XIII w wersjach C i D. Znajdowały si one w 16. eskadrze Brygady Po cigowej, 26. eskadrze Armii „Kraków”, 36. eskadrze Armii „Pozna ”, 43. i 46. eskadrze Armii „Pomorze”, 56. eskadrze Armii „Karpaty” oraz w 66. eskadrze Armii „Łód ”. Przeprowadzono na nich rozpoznanie pola walki oraz loty ł cznikowe. Trzynastego wrze nia samoloty 56. eskadry przetransportowały nowo mianowanego dowódc Frontu Południowego, gen. Kazimierza Sosnkowskiego wraz z jego sztabem z Biłki Szlacheckiej do miejscowo ci Hurecko koło Przemy la. Cz samolotów R–XIII udało si ewakuowa do Rumunii, na W gry i na Łotw .

Wodnopłatowce R–XIII we wrze niu 1939 roku stanowiły (na skutek niepowodzenia budowy samolotów Lublin R–XX i LWS–5) podstawowy sprz t lotnictwa marynarki wojennej. Ze wzgl du na mał pr dko i ładunek bomb, nie miały wi kszej warto ci bojowej. Pierwszego wrze nia zostały ewakuowane z Pucka na Półwysep Helski. Wi kszo maszyn została uszkodzona podczas ataków samolotów niemieckich 2 i 3 wrze nia i nie nadawała si do lotów. Ocalał jedynie Lublin R–XIII G, na którym wykonano jedyne dwa loty bojowe polskiego lotnictwa morskiego w kampanii wrze niowej (w tym nocny atak na Gda sk 7/8 wrze nia). Ósmego wrze nia wszystkie wodnosamoloty R–XIII zostały zniszczone podczas ataku lotnictwa niemieckiego. R–XIII G na podwoziu kołowym trafił do plutonu ł cznikowego L dowej Obrony Wybrze a. Siedemnastego wrze nia rozbił si na skutek awarii silnika podczas lotu do Warszawy.

Konstrukcja: mieszana; jednosilnikowy, dwumiejscowy górnopłat zastrzałowy, podwozie klasyczne dwukołowe stałe. Nap d stanowił:

R–XIII A–D, G i adaptacje – silnik gwiazdowy dziewięciocylindrowy Škoda–Wright J5 Whirlwind o mocy 162 kW (220 KM).

R–XIII E – silnik gwiazdowy dziewięciocylindrowy Gnome–Rhone 7K Titan Major o mocy 265 kW (360 KM).

R–XIII F – silnik gwiazdowy Škoda G–1620 A Mors I o mocy 250 kW (340 KM) lub Škoda–Wright J5 Whirlwind o mocy 162 kW (220 KM).

migło dwułopatowe drewniane (R–XIII G i Dr – metalowe).

Uzbrojenie:

R–XIII A–D – jeden ruchomy k.m. Vickers K lub Lewis kal. 7.9 mm obserwatora

R–XIII E i F – dwa, trzy k.m. kal. 7.7 mm i 200 kg bomb

R–XIII G i ter hydro – jeden ruchomy k.m. Vickers K lub Lewis kal. 7.9 mm obserwatora oraz 6 bomb po 12,5 kg

Dane techniczne (R–XIII D):

Rozpiętość – 13,25 m

Długość – 8,46 m

Wysokość – 2,76 m

Powierzchnia nośna – 24,5 m kw.

Masa własna – 962 kg

Masa całkowita – 1130 kg

Prędkość maksymalna – 195 km/h

Pułap – 4450 m

Zasięg – 600 km

Samolot Lublin R–XIV

Samolot szkolno-treningowy Lublin R–XIV **został zaprojektowany przez inż. Rudlickiego jako rozwinięcie konstrukcji samolotu Lublin R–X**. Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych zamówił dla polskiego lotnictwa serię piętnastu egzemplarzy. Pierwszy z nich został oblatany na lotnisku fabrycznym wytwórni przez Władysława Szulczewskiego na początku czerwca 1930 roku. Ostatni został dostarczony wojsku 1 lipca 1931 roku. Na samolocie tym (o numerze 54.15) konstruktor postanowił wprowadzić zmiany poprawiające własności lotne. W celu poprawienia sterowności poprzecznej nieco wydłużył ono lotki, w kabinie obserwatora zamontowano obrotnicę karabinu maszynowego oraz zaokrągliłono górny tył kadłuba. Pierwszy lot tak przebudowanego samolotu doszedł do skutku w lipcu 1931 roku, po czym samolot został przekazany do prób w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. Podczas jednego z lotów nastąpił wypadek: silnik nie sworzniał, a sterowego, pilot Jerzy Kossowski wyskoczył ze spadochronem. Samolot bez pilota wykonał prawidłowe lądowanie na polu (!) i zatrzymał się w rowie, dowodząc tym samym znakomitych własności lotnych. Konstruktor uznał jednak symbol R–XIV za pechowy i nadał swojej konstrukcji nowe oznaczenie Lublin R–XIII.

Samoloty Lublin R–XIV były używane w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie oraz **w eskadrach treningowych**.

Konstrukcja: mieszana – kadłub kratownicowy kryty płótnem, a przy silniku blach duralow. Płat drewniany do pierwszego dźwigara kryty sklejką, dalej płótnem. Samolot był jednosilnikowym dwumiejscowym górnopłatem zastrzałowym. Podwozie klasyczne dwukołowe stałe. Napęd stanowił silnik gwiazdowy dziewięciocylindrowy Škoda Whirlwind J5m o mocy 162 kW (220 KM).

Dane techniczne:

Rozpiętość – 13,5 m

Długość – 8,2 m

Wysokość – 2,76 m

Powierzchnia nośna – 25,9 m²

Masa własna – 800 kg

Masa całkowita – 1137 kg

Prędkość maksymalna – 180 km/h

Pułap – 4500 m

Zasięg – 500 km

Samolot Lublin R–XV

W 1930 roku Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. La kiewicz zaproponowały wojsku zbudowanie serii samolotów towarzyszących Lublin R–XV, będących rozwinięciem konstrukcji wcześniejszego Lublina R–X. Od poprzednika różnił się zastosowaniem prostokątnego płata. Opracowano również wersję ze skrzydłem eliptycznym, przypominającą samoloty Lublin R–XIII.

Przewidywano też powstanie wersji pływakowej przeznaczonej dla Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Ostatecznie **projekt nie zyskał zainteresowania wojska i do budowy prototypów nie doszło**.

Konstrukcja: mieszana; jednosilnikowy dwumiejscowy górnopłat zastrzałowy. Podwozie klasyczne dwukołowe stałe. Napęd stanowił silnik gwiazdowy dziewięciocylindrowy Wright Whirlwind J5Ab o mocy 162 kW (220 KM).

Uzbrojenie: jeden ruchomy k.m obserwatora

Dane techniczne (wersja ze skrzydłem prostokątnym):

Rozpiętość – 13,2 m

Długość – 7,5 m

Wysokość – 2,8 m

Powierzchnia nośna – 24 m kw.

Masa własna – 700 kg

Masa całkowita – 1100 kg

Prędkość maksymalna – 175 km/h
Pułap – 5000 m

Samolot Lublin R–XVI

Na przełomie lat 1931 i 1932 inż. Rudlicki zaprojektował samolot pasażerski oznaczony Lublin R–XVI. W konstrukcji wykorzystano doświadczenia zdobyte przy budowie i eksploatacji wcześniejszego samolotu pasażerskiego powstałego w tej wytwórni, oznaczonego Lublin R–XI. Oblot prototypu dokonał w lutym 1932 roku Władysław Szulczewski. Samolot przeszedł próby eksploatacyjne w PLL LOT, które poszukiwały wtedy następcy starszych samolotów Junkersów F13. **Konkurs rozpisany przez Ministerstwo Komunikacji Lublin R–XVI przegrał jednak z PWS–24** zbudowanym w Podlaskiej Wytwórni Samolotów [8]. Główną przyczyną porażki była mniejsza wytrzymałość. Samolot wrócił do wytwórni, gdzie po wzmocnieniu konstrukcji otrzymał oznaczenie R–XVIa. Został oblatany 9 listopada 1933 roku, a następnie przekazano go PLL LOT. Nie zyskał jednak uznania i w 1936 roku, po odbyciu zaledwie kilku lotów, został skasowany.

W maju 1933 roku **została oblatana odmiana sanitarna samolotu Lublin R–XVI oznaczona R–XVIb**. Na początku czerwca 1933 roku prototyp wziął udział w Konkursie Lotnictwa Sanitarnego w Madrycie, gdzie zyskał sobie bardzo dobrą opinię. W związku z tym w czerwcu 1934 roku lotnictwo wojskowe zamówiło serię pięciu samolotów tego typu. Pierwszy z nich dostarczono 9 stycznia 1935 roku, pozostałe w I kwartale tego samego roku. **Stużę one do 1936 roku**, po czym odesłano je do remontu, po którym wykorzystywano je do wrzesnia 1939 roku, kiedy to cztery z nich zostały zniszczone, a jeden, oznaczony SP-BNO, lekko uszkodzony, został zdobyty przez wojska niemieckie.

Konstrukcja: mieszana; jednosilnikowy grzbietopłat wolnonośny. Kadłub kratownicowy, spawany z rur stalowych, przy silniku kryty blachą duralową, dalej płótnem. Usterzenie spawane z rur stalowych, kryte płótnem. Płat drewniany, kryty sklejką brzoźową. Podwozie klasyczne, dwukołowe, stałe. Samolot w wersji R–XVIa przewoził 4 pasażerów i 2 osoby załogi; w wersji R–XVIb – pilota, lekarza lub sanitariusza, oraz 2 chorych na noszach. Napęd stanowił silnik gwiazdowy dziewięciocyndrowy Škoda J5B Whirlwind o mocy 162 kW (220 KM). Miał dwułopatowe, drewniane.

Dane techniczne (R–XVIb):

Rozpiętość – 14,93 m
Długość – 10,08 m
Wysokość – 2,96 m
Powierzchnia nośna – 30,5 m kw.
Masa własna – 1159 kg
Masa całkowita – 1632 kg
Prędkość maksymalna – 194 km/h
Pułap – 4460 m
Zasięg – 600 km

Samolot Lublin R–XVII

W 1928 roku **rozpoczęto licencyjną produkcję francuskich samolotów liniowych Potez XXV**. Jednocześnie inż. Rudlicki opracował modyfikację projektu polegającą na zastosowaniu podwozia chowanego w locie w dolny płat. Mechanizm miał być uruchamiany ręcznie i obsługiwany przez obserwatora – schowanie podwozia wymagałoby 50 obrotów koła. Spodziewano się wzrostu prędkości lotu o około 40 km/h przy zwiększeniu masy własnej konstrukcji o 30 kg. Niestety, projekt, który otrzymał oznaczenie Lublin R–XVII, pozostał jedynie na papierze.

Konstrukcja: całkowicie drewniany, jednosilnikowy, dwumiejscowy półtorapłat, dwuster. Podwozie chowane w locie. Napęd najprawdopodobniej miał stanowić dwunastocyndrowy silnik rzędowy Lorraine-Dietrich 12 Eb o mocy 352 kW (478 KM).

Uzbrojenie: 1 k.m. pilota Vickers wz. 09/18 kal. 7,7 mm i 2 k.m. Vickers F kal. 7,9 mm obserwatora, umieszczone na obrotnicy. Ładunek bomb – prawdopodobnie w zależności od wersji – od 288 kg do 488 kg.

Dane techniczne:

Rozpiętość – 14 m
Długość – 9 m
Powierzchnia nośna – 46 m kw.
Masa całkowita – 2000 kg
Prędkość maksymalna – 250 km/h
Zasięg – 1000 km

Samolot Lublin R–XVIII

Dwudziestego szóstego maja 1926 roku utworzono II Dywizjon Niszczycielski 1. Pułku Lotniczego, mający w założeniu stanowić zaczątek polskiego lotnictwa bombowego. Na potrzeby tej jednostki zakupiono we Francji samoloty Farman F–68 Goliath. Zakup nie był zbyt udany. Konstrukcja bombowca pochodziła z 1918 roku. Były one powolne i niezdolne do lotu na jednym silniku. Badania przeprowadzone w ITL zdyskwalifikowały Goliathy jako samoloty bombowe. Zdecydowano o zamówieniu potrzebnego sprzętu w polskich wytwórniach lotniczych.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. La kiewicz przedstawiły opracowany w 1929 roku, pod kierunkiem inż. Rudlickiego, **projekt bombowca w układzie trzysilnikowego dwupłata**, oznaczony Lublin R–XVIII, **byłby rozwinięciem konstrukcji samolotu Lublin R–VII „Odwet”**. Samolot miał przenosić 1500 kg bomb i konkurować z samolotami PWS–22 i PWS–23 projektowanymi równocześnie w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Zbudowanie prototypu i rozpoczęcie produkcji seryjnej zajęłoby kilka lat, w

zwi zku z czym polskie wojsko otrzymałoby sprz t ju przestarzały (adnego z przedstawionych projektów nie mo na było uzna za nowoczesny). Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych zdecydował o zakupie licencji na holenderski samolot Fokker F–VII B/3m, którego produkcj powierzono w pa dzierniku 1928 roku Zakładom Mechanicznym Plage i La kiewicz. Dwa lata pó niej konstruktor powrócił do projektu, czego wynikiem było **powstanie w 1932 roku I ejszej dwusilnikowej wersji**, zdolnej do przenoszenia 1000 kg bomb. Lublin R–XVIII **miał by wówczas alternatyw dla produkowanych na licencji holenderskiej Fokkerów F–VII B/3m**. Oferta nie została przyj ta przez Departament Aeronautyki i projekt samolotu Lublin R–XVIII pozostał jedynie na papierze.

Konstrukcja: mieszana; dwusilnikowy (pocz tkowo trzysilnikowy) dwupłat nap dzany dwoma silnikami gwiazdowymi o mocy około 485 kW ka dy. Cech charakterystyczn miało by usterzenie motylkowe Rudlickiego. Rozwa ano zastosowanie podwozia chowanego do gondoli silnikowych. Załoga – 6 osób.

Uzbrojenie: 9 ruchomych k.m. rozmieszczonych po 2 w obrotnicach na przodzie i tyle kadłuba oraz w gondolach silnikowych i 1 strzelaj cy pod spód kadłuba. Samolot miał przenosi 1000 kg bomb (pocz tkowo 1500 kg).

Dane techniczne:

Rozpi to – 18 m

Długo – 13 m

Wysoko – 4,2 m

Powierzchnia no na – 170 m kw.

Masa całkowita – 4000 kg

Pr dko maksymalna – 260 km/h

Zasi g – 1050 km

Samolot Lublin R–XIX

Samolot do wiadczyany Lublin R–XIX **powstał w celu przetestowania usterzenia motylkowego opatentowanego przez in . Rudlickiego**. W 1932 roku opracowano projekt samolotu Lublin R–XIX z usterzeniem o dodatnim wzniosie oraz wersji R–XIXa ze wzniosem ujemnym, b d cy modyfikacj produkowanego seryjnie samolotu towarzysz cego Lublin R–XIII. Latem 1932 roku przebudowano pierwszy prototyp R–XIII, montuj c na nim usterzenie Rudlickiego o wzniosie dodatnim. Samolot okazał si łatwy w pilota u, miał mniejszy opór aerodynamiczny i lepsze pole ostrzału tylnego strzelca. Wad i była bardziej skomplikowana konstrukcja ogonowej cz ci kadłuba i konieczno wyrobienia nowych nawyków przez pilotów. Z tych powodów zrezygnowano z zastosowania usterzenia motylkowego w samolotach seryjnych.

Konstrukcja: mieszana; jednosilnikowy, dwumiejscowy górnopłat zastrzałowy, podwozie klasyczne dwukołowe stałe. Nap d stanowił silnik gwiazdowy dziewi ciocylinndrowy Škoda-Wright J5 Whirlwind o mocy 162 kW (220 KM).

Uzbrojenie: 1 k.m. obserwatora

Samolot Lublin R–XX (LWS 1)

W 1931 roku Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. La kiewicz w Lublinie zło yły kierownictwu marynarki wojennej ofert **zbudowania ci kiego wodnosamolotu torpedowo-rozpoznawczego dalekiego zasi gu**. Propozycja została zaakceptowana i w 1932 roku zawarto umow z wytwórni . W latach 1932–1934 pod kierunkiem in . Jerzego Rudlickiego został opracowany projekt samolotu Lublin R–XX. Prototyp został oblatany 10 kwietnia 1935 roku przez kpt. pil. Bolesława Filanowicza. Próby w locie prowadzono w bazie Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Samolot wykazywał dobre osi gi, lecz wyst powała w nim tendencja do znacznej w drówki rodka ci ko ci, a tak e ujawniła si zbyt mała sztywno kadłuba. W połowie lipca 1935 roku za dano od wytwórni usuni cia usterek. Przeróbki uko czono 30 pa dziernika 1935 roku, ale miesi c pó niej, zniecierpliwione przedłu aj cymi si próbami, kierownictwo marynarki wojennej zerwało umow z wytwórni , zamawiaj c jednocze nie 6 egzemplarzy ulepszonej wersji **R–XX A**. Prototyp samolotu Lublin R–XX został skasowany w MDLot. w Pucku w 1937 roku.

Samolot **Lublin R–XX A**, opracowany na pocz tku 1935 roku, **ró nił si od pierwowzoru** wymiarami, zastosowanym nap dem, całkowicie osłoni t kabin pilotów oraz wie yczkami strzeleckimi. Budow pierwszego prototypu rozpocz to w 1935 roku, jednak została ona przerwana z powodu bankructwa wytwórni. Zrezygnowano równie z opracowania ulepszonej wersji R–XX B oraz wersji I dowej na podwoziu kołowym. **Maj tek Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. La kiewicz przej ła powstała na jej miejsce Lubelska Wytwórnia Samolotów** [10]. Kontynuowała ona prace nad R–XX A (przydzielaj c mu własne oznaczenie LWS–1) do 1936 roku, kiedy to przerwała je na korzy pływakowej wersji samolotu LWS–4 „ ubr”, oznaczonej LWS–5.

Konstrukcja: mieszana; pi ciomiejscowy dolnopłat, podwozie pływakowe, stałe. Nap d stanowiły 2 silniki gwiazdowe dziewi ciocylinndrowe Bristol Pegasus II o mocy 467 kW (635 KM) ka dy, a w wersji R–XX A 2 silniki gwiazdowe dziewi ciocylinndrowe Bristol Pegasus III o mocy 552 kW (750 KM) ka dy. migła czteropłatowe, drewniane.

Uzbrojenie: 4 k.m. Vickers F kal. 7.9 mm (po 2 sprz one w przednim i grzbietowym stanowisku strzeleckim). Samolot mógł przenosi jedn torped podwieszon pod kadłubem oraz bomby podwieszono pod skrzydłami i kadłubem. Ł czny ładunek podwieszono uzbrojenia nie mógł przekroczy 1000 kg.

Dane techniczne (Lublin R–XX):

Rozpi to – 25,4 m

Długo – 15,9 m

Wysoko – 6,11 m

Powierzchnia no na – 75 m kw.

Masa własna – 4000 kg

Masa całkowita – 6000 kg

Pr dko maksymalna – 250 km/h

Pułap – 3500 m
Zasięg – 500 km

Samolot Lublin R–XXI

Zaprojektowany w 1934 roku samolot towarzyszący Lublin R–XXI **był rozwinięciem produkowanego seryjnie samolotu Lublin R–XIII**. Od pierwotnego różnił się zastosowaniem silnika PZL G-1620B Mors II o mocy 316 kW (430 KM). Podobnie jak Lublin R–XXIII, miał koła osłonięte owiewkami, a silnik pierścieniem Townenda. **Do zbudowania prototypu nie doszło** i projekt pozostał jedynie na papierze.

Samolot Lublin R–XXII

W 1931 roku Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. La kiewicz zaproponowały dla Morskiego Dywizjonu Lotniczego jednosilnikowy wodnosamolot torpedowy konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego, oznaczony Lublin R–XXII. Przewidywano, że ten samolot – **wzorowany na brytyjskiej konstrukcji tej klasy Vickers „Vildebeest”** – zastąpi niezbyt udane bombowce Lublin R–VIII, które okazały się niezdolne do przenoszenia torped. Planowano również powstanie wersji kołowej przeznaczonej dla lotnictwa bombowego. W 1932 roku zrezygnowano z realizacji konkurencyjnych konstrukcji PZL–18 i PWS–62, decydując się na zamówienie Lublina R–XXII oraz cięższego dwusilnikowego Lublina R–XX. W 1934 roku, po podporządkowaniu MDLot. kierownictwu marynarki wojennej, **prace nad R–XXII przerwano na korzyść zdającego nadzieję na przyszłość Lublina R–XX**. Równocześnie, ze względu na trwające prace nad nowocześniejszym PZL–23 „Kara”, zrezygnowano z budowy wersji lądowej. Projekt R–XXII pozostał jedynie na papierze.

Konstrukcja: jednosilnikowy dwupłat zastrzałowy o mieszanej konstrukcji. Kadłub kratownicowy spawany z rur stalowych, kryty płótnem. Skrzydła drewniane kryte sklejką i płótnem. Usterzenie również drewniane, ze statecznikami krytymi sklejką, a sterami – płótnem. Kabiny załogi otwarte, osłonięte wiatrochronami. Pływaki metalowe firmy Short. Do napędu samolotu przewidywano początkowo brytyjski silnik gwiazdowy Bristol „Pegasus” IIL lub IIIM o mocy 600 KM, a w dalszej perspektywie również silnik Hispano-Suiza 14HAr o mocy 900 KM. Załoga w wersji pływakowej miała stanowić dwie osoby, w planowanej wersji kołowej – trzy osoby.

Uzbrojenie: 1 stały k.m. pilota (prawdopodobnie Vickers E lub wz. 09/18 kalibru 7,9 mm) umieszczony w przodzie kadłuba i strzelający przez migło, jeden podwójny ruchomy k.m. (prawdopodobnie typu Vickers F kalibru 7,9 mm) na obrotnicy w górnym stanowisku strzeleckim w kabine obserwatora oraz 1 ruchomy k.m. (najprawdopodobniej typu Vickers F kalibru 7,9 mm) w dolnym stanowisku strzeleckim również obsługiwany przez obserwatora. Samolot mógł przenosić 3 bomby głębinowe lub 1 torpedę o masie do 800 kg na zaczepach pod kadłubem i skrzydłami. W wersji lądowej ładunek bomb został ograniczony do 400–600 kg.

Dane techniczne:

Rozpiętość – 14 m
Długość – 10,30 m
Wysokość – 3,80 m
Powierzchnia nośna – 52,55 m kw.
Masa całkowita – 3370 kg
Prędkość maksymalna – 230 km/h
Pułap – 4000 m
Zasięg (z torpedą o masie 800 kg) – 750 km

Samolot Lublin R–XXIII (R–XIII Dr)

Samolot Lublin R–XXIII – lepiej znany pod oznaczeniem Lublin R–XIII Dr i nazwą własną „Błkitny Ptak” – **był zbudowany w kwietniu 1933 roku w wersji rajdowej samolotu Lublin R–XIII B**. Wyposażyono go w tylną kabinę pasażerską, metalowe migło, owiewki na koła, busol żyroskopowa i sztuczny horyzont. Silnik osłonięto pierścieniem Townenda. Jesienią 1933 roku samolot został uszkodzony; po remoncie otrzymał cywilne znaki rejestracyjne SP-AJT. W dniach 21 października–10 listopada 1935 roku **załoga Stanisław Karpiński – Wiktor Rogalski wykonała przelot na trasie Warszawa–Stambuł–Bagdad–Karaczi–Kalkuta–Bangkok–Preczuba**. W tej ostatniej miejscowości **samolot został uszkodzony podczas startu na grzyskim I dowisku** i planowany lot do Melbourne nie doszedł do skutku. „Błkitny Ptak” został przewieziony statkiem do kraju i skasowany w następnym roku.

Konstrukcja: mieszana; jednosilnikowy, dwumiejscowy górnopłat zastrzałowy, podwozie klasyczne dwukołowe stałe. Napęd stanowił silnik gwiazdowy dziewięciocylindrowy Škoda-Wright J5 Whirlwind o mocy 162 kW (220 KM). Migło dwupłatowe, metalowe.

Dane techniczne:

Rozpiętość – 13,25 m
Długość – 8,46 m
Wysokość – 2,76 m
Powierzchnia nośna – 24,5 m kw.
Masa własna – 1063 kg
Masa całkowita – 2164 kg
Prędkość maksymalna – 196 km/h

Pułap – 1900 m
Zasięg – 3400 km

Opracował: Janusz Dołga
Redakcja: Monika Liwińska

Ministerstwo
Kultury
i Dziedzictwa
Narodowego.



TEATRNN.PL

O ile nie jest to stwierdzone inaczej, prawa do materiałów na stronie posiada O rodek „Brama Grodzka - Teatr NN”.
Niektóre treści dostępne na licencjach Creative Commons.
Pewne prawa zastrzeżone na rzecz O rodków oraz autorek i autorów poszczególnych treści.

Prywatno

Projekt dofinansowany ze środków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Adres ródła: http://teatrnn.pl/leksykon/node/537/samoloty_firmy_plage_i_la%C5%9Bkiewicz

Odniki:

- [1] <http://teatrnn.pl/leksykon/taxonomy/term/8811>
- [2] <http://teatrnn.pl/leksykon/taxonomy/term/5156>
- [3] <http://teatrnn.pl/leksykon/taxonomy/term/2081>
- [4] <http://teatrnn.pl/leksykon/taxonomy/term/8808>
- [5] <http://teatrnn.pl/leksykon/taxonomy/term/8810>
- [6] http://teatrnn.pl/leksykon/node/2507/zak%C5%82ady_mechaniczne_e_plage_i_t_la%C5%9Bkiewicz_w_lublinie
- [7] http://teatrnn.pl/leksykon/node/1915/august_bobek_zdaniewski_1902%E2%80%931988
- [8] http://teatrnn.pl/leksykon/node/1838/podlaska_wytw%C3%B3rnia_samolot%C3%B3w
- [9] http://teatrnn.pl/leksykon/node/1847/szko%C5%82a_lotnicza_w_d%C4%99binie_wy%C5%BCsza_szko%C5%82a_oficerska_si%C5%82_powietrznych
- [10] http://teatrnn.pl/leksykon/node/1913/lubelska_wytw%C3%B3rnia_samolot%C3%B3w