

MARIUSZ MAJEWSKI

**Próba budowy nowoczesnych wodnopłatowców
konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego
w Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie**

Morski Dywizjon Lotniczy w Pucku w końcu lat dwudziestych odczuwał dotkliwy brak nowoczesnego sprzętu płatowcowego. Użytkowany do tej pory materiał znajdował się na wyposażeniu od 1925 roku, w większości był wyeksploatowany i miał być przeznaczony do kasacji¹. Podczas wspólnej konferencji Kierownictwa Marynarki Wojennej z Dowódcą Lotnictwa 29 października 1929 postanowiono sytuację tę diametralnie zmienić poprzez rozpisanie konkursu na projekt wodnopłatowca wśród wytwórni krajowych. Wówczas to dyrektor Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz z Lublina inż. Zygmunt Zakrzewski zgłosił propozycję adaptacji Fokkera F VII 3 Mm. na potrzeby Morskiego Dywizjonu Lotniczego². Z powodu znaczących cięć w budżecie Ministerstwa Spraw Wojskowych spowodowanych kryzysem gospodarczym ta ciekawa propozycja nie doczekała realizacji. Dyrekcja ZMPiL zaproponowała wówczas rozwiązanie tańsze, a mianowicie przekształcenie Lublina R VIII na wersję wodną. Możliwości taktyczne tego wodnopłatowca były dość ograniczone, gdyż nie mógł unieść torpedy, dlatego biuro konstruktorskie w Lublinie opracowało w latach 1929–1933 szereg mniej lub bardziej udanych adaptacji: Lublina R VIII ter/hydro, R XIII G/hydro, R XIII ter. Prawie równoległe z tymi ostatnimi wodnopła-

¹ Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), sygn. I. 303.3.772. Oddział I Sztabu Głównego. Referat w sprawie uzupełnienia materiału lotniczego MDL z 29 października 1929.

² Fokker F VII 3Mm. – samolot komunikacyjny lub bombardujący, typ silnika 3 x Wright 220 KM, rozpiętość 21,7 m, długość 14,5 m, wysokość 3,9 m, prędkość przelotowa 175 km/h, pow. nośna 67,6 m².

towcami powstały projekty Lublina R XX dla Morskiego Dywizjonu Lotniczego z Pucka oraz Lublina R XXII dla Rzecznej Eskadry Lotniczej z Pińska³.

Kierownictwo Marynarki Wojennej było szczególnie zainteresowane przedostatnim modelem, ponieważ wodnopłatowiec R XX posiadał dwie ważne zalety: zdolność przenoszenia torpedy lub równowartości bomb (680 kg) oraz możliwość prowadzenia dalekiego wywiadu (zasięg minimum 800 km)⁴. Ogólne warunki techniczne prototypu zostały opracowane w 1931 roku przez Instytut Badań Technicznych Lotnictwa w porozumieniu z Kierownictwem Marynarki Wojennej. Stosowną umowę na uruchomienie produkcji podpisały władze wojskowe z dyrekcją ZMPiL 20 czerwca 1932. Terminarz realizacji prototypu został ustalony na rok. W tym czasie planowano wykonać szereg czynności: model R XX do pomiarów w tunelu aerodynamicznym IBTL, makietę prototypu, obliczenia wytrzymałościowe, rysunki warsztatowe, przeprowadzenie prób statycznych części oraz całej jednostki, wyposażenie w osprzęt, wykonanie prób powietrznych, wprowadzenie poprawek⁵.

Ambicją szefa biura konstruktorskiego ZMPiL było stworzenie w pełni nowoczesnego modelu zarówno pod względem zastosowanych materiałów, jak i rozwiązań konstrukcyjnych. Dlatego też oddelegowano inż. Jerzego Rudlickiego na rekonesans do zakładów lotniczych za granicą. W czasie swego pobytu (styczeń – marzec 1932) zwiedził angielskie wytwórnie: Short Brothers, Hauker, National Fisical Laboratory w Tedington oraz francuskie zakłady: Mosiera, Shiferta, Ober Duval. Szereg spostrzeżeń oraz wniosków wyniesionych z podróży znalazło praktyczne zastosowanie w budownictwie prototypu⁶.

³ Lublin R VIII – morski samolot rozpoznawczo-bombardujący: typ silników: Lorraine-Dietrich 650 KM (Lublin R VIII bis/hydro) lub Hispano-Suiza 650 KM (Lublin R VIII ter/hydro) rozpiętość 17 m, wysokość 5,33 m, pow. nośna 72 m², prędkość przelotową ok. 200 km/h; Lublin XIII G/hydro-morski samolot patrolowo-zwiadowczy; typ silnika Wright 200 KM, rozpiętość 13,2 m, długość 9,4 m, wysokość 3,2 m, pow. nośna 24,5 m², prędkość przelotowa ok. 150 km/h; Lublin R XIII ter – morski samolot patrolowo-zwiadowczy: typ silnika Wright 220 KM, rozpiętość 13,2 m, długość 9,4 m, wysokość 3,2 m, pow. nośna 24,5 m², prędkość przelotowa ok. 170 km/h.

⁴ Archiwum Państwowe (dalej AP) Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 17. Załącznik do umowy na wodnopłatowiec R XX. (bez daty).

⁵ AP Lublin, sygn. 17. Pismo ZMPiL do Kierownictwa Zaopatrzenia Aeronautyki nr 8301/ZNT/57 z 27 listopada 1935.

⁶ AP Lublin, sygn. 17. Pismo ZMPiL do Kierownictwa Marynarki Wojennej nr 5/K. Tjn. z 19 kwietnia 1932.

Zadania postawione przed zespołem konstruktorów – inżynierami Jerzym Rudlickim, Januszem Langem, Franciszkiem Janikiem i Józefem Medweckim były poważne. Nie było bowiem polskich przepisów budowy wodnopłatowców i w początkowej fazie konstruowania prototypu należało uzgodnić wszystkie wymagania zarówno z Instytutem Badań Technicznych Lotnictwa, Kierownictwem Marynarki Wojennej, jak i dostawcą podłodzi oraz pływaków firmą Short Brothers.

Projekt wstępny Lublina R XX ze względu na duże wymiary: rozpiętość –25.4 m, długość 15.9 m, wysokość 5.5 m – przewidywał skrzydła dzielone, które składać się miały ze skrzydła środkowego na stałe połączonego z kadłubem i skrzydła zewnętrznego zawieszonego za pomocą stalowych okuć. W trakcie prób prowadzonych od 11 kwietnia do 30 czerwca 1933 okazało się jednak, że praktyczniej będzie budować skrzydło nie dzielone ze względu na większą stabilność wodnopłatowca i jego mniejszy ciężar. W związku z tym zaistniała konieczność opracowania nowych projektów, ponownych obliczeń i prób tunelowych modelu. Wszystkie te czynności zostały wykonane do końca listopada 1933 roku⁷. Wobec stale zwiększających się wymagań i zakwestionowania obliczeń ogólnych, niezbędne stało się wzmocnieniem części ogonowej kadłuba oraz skrzydła w okolicy tylnego dźwigarą. Poprawki te zostały wykonane na przełomie roku 1933 i 1934. Nie przystąpiono jednak do natychmiastowego montażu ze względu na zbyt niską temperaturę w hangarach, nie pozwalającą na klejenie poszczególnych elementów. Stało się to możliwe dopiero w początkach kwietnia 1934 roku⁸.

Kłopoty spowodowane nierzetelnością dostawcy silników mieli konstruktorzy również w czasie procesu konstruowania prototypu R XX. Zamówione w angielskiej firmie Bristol jednostki napędowe Pegasus L2 (644 KM) zostały przesłane do Lublina w końcu marca 1933 roku bez jakichkolwiek akcesoriów dodatkowych: rozruszników, kolektorów, pomp benzynowych, rur ssących, śrub amortyzujących. Brak osprzętu spowodował wstrzymanie wykonania łoż silnikowych, zmiany w wykonanych rysunkach grupy silnikowej oraz odesłanie do wytwórcy zdekompletowanych jednostek napędowych⁹. W końcu lipca 1933 firma Bristol dostarczyła silniki wraz z brakują-

⁷ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 19. Pismo Ekspozytury Centrali Odbiorczej nr 1 do KZA nr 3983 z 30 czerwca 1933.

⁸ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 17. Pismo ZMPiL do KZA nr 8301/ZNT/57 z 27 listopada 1935.

⁹ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 19. Pismo firmy Bristol w sprawie opóźnień w dostawach nr SC/WEF/KES z 24 kwietnia 1933.

cym osprzętem. Odmówiono jednak wykonania i dopasowania piast do zamówionych trzyramiennych metalowych śmigieł Gnôme–Rhône. Pertrakcje z firmami Bristol oraz Gnôme–Rhône trwały ponad trzy miesiące i zakończyły się uzgodnieniem, że wykonane we Francji piasty zostaną przesłane do Anglii w celu dopasowania do wałów silnika¹⁰.

Konstruktorzy nie otrzymali na czas trójramiennych metalowych śmigieł, zamówiono więc we francuskiej firmie Lavoisier czteroramienne drewniane śmigła, które dostarczono do fabryki w połowie czerwca 1934. Umożliwiło to tymczasowe przeprowadzenie próbnych lotów. Rozpoczęcie ich poprzedził częściowy demontaż prototypu i przewóz z zachowaniem ścisłej tajemnicy wojskowej do MDL w Pucku. Proces ponownego montażu R XX trwał do 16 sierpnia 1934 roku. W tym dniu kpt. Bolesław Filanowicz wykonał pierwsze próbne loty. W następnych uczestniczyli: Władysław Szulczewski, inż. Mirosław Teraszkiewicz, mjr Aleksander Sipowicz, ppor. Józef Rudzki, por. Zbigniew Balot oraz kpt. Jan Gray. Władze lotnicze były zainteresowane przebiegiem próbnych lotów, obserwowali je płk Henryk Abczyński oraz płk Tytus Karpiński¹¹.

Po cyklu prób trwających około 20 godzin i zrealizowanych od 16 do 29 sierpnia 1934 roku stwierdzono wiele zalet prototypu R XX, takich jak rozwinięcie szybkości 230 km/h oraz start i lądowanie na odcinku o 40% krótszym od wymaganego. Stwierdzono również, że „samolot bardzo dobrze trzyma się w burzliwej atmosferze, wiraże wykonuje bez utraty wysokości, jest mało wrażliwy na boczny porywisty wiatr, a na wysokości 5 tysięcy metrów silników prawie nie słychać”¹². Obok zalet loty próbne wykazały też poważne wady, m.in.: silne drgania sterów oraz tendencje do zmiany położenia środka ciężkości. Ta ostatnia została prowizorycznie zmniejszona poprzez obciążenie przedniej części kadłuba blokiem ołowianym o wadze 350 kg. Ustalenie pozostałych braków pozostawiono rzeczoznawcom z Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa. Na podstawie przeprowadzonych przez nich badań wysunięto przypuszczenie, że drgania powstają „w wyniku wichrów wywołanych przez nieodpowiednie kształty opływów kadłuba”¹³.

¹⁰ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 12. Poufne sprawozdanie z wyjazdów służbowych J. Rudlickiego nr 9 z 12 maja 1934.

¹¹ 10. AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 12. Poufne sprawozdania z wyjazdów służbowych J. Rudlickiego nr 10 z 18 sierpnia 1934 i nr 11 z 27 sierpnia 1934.

¹² AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 12. Poufne sprawozdanie nr 11 z 27 sierpnia 1934, s. 2.

¹³ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 19. Pismo KZA do dyrekcji ZMPiL nr 2437/34 z 27 sierpnia 1934.

W listopadzie 1934 podjęto zatem próbę usunięcia wad: wykonano nowe przedłużone łoża silnikowe, opływową przednią część kadłuba oraz obudowano stanowiska strzeleckie. Pomimo poprawek nadal występowały drgania, loty próbne, prowadzone dla wykrycia ich przyczyn, okazały się jednak niemożliwe z powodu zamrożenia Zatoki Puckiej. Kolejne loty prototypowe można było odbyć dopiero pod koniec marca 1935 roku. Podczas prób stwierdzono ponownie drgania, grzanie się silników oraz duży wysięk na sterownicach. Rzeczoznawcy z IBTL zalecili zatem zastosowanie kłapek kompensacyjnych na sterach. Do usunięcia wszystkich braków jednak i tym razem nie doszło¹⁴. W końcu maja 1935 firma Gnôme-Rhône nadesłała opóźnioną dostawę śmigieł metalowych trójramiennych. Zostały one zamocowane na prototypie R XX i w dniu 3 października 1935 Władysław Szulczewski wykonał loty próbne, które przebiegały już bez jakichkolwiek zakłóceń.

W orzeczeniu z 17 października 1935 eksperci IBTL stwierdzili, że „samolot nadaje się do użytkowania, a wady zauważone we wcześniejszych próbach nie występują”. Po wprowadzeniu ostatecznych poprawek i zainstalowaniu dodatkowych urządzeń prace prototypowe zostały całkowicie zakończone w dniu 29 października 1935. Wodnopłatowiec R XX mógł zostać odebrany przez Ekspozyturę Centrali Odbiorczej¹⁵.

Koszty przeprowadzonych prac nad prototypem okazały się nad wyraz wysokie. Osiągnęły one wartość 223 707 zł, z czego robocizna pochłonęła 27 tys. h (1,18 zł) – 31 860 zł, materiał – 60 000 zł, koszty ogólne 350% – 111 510 zł, 10% zysk wytwórni – 20 337 zł. Ponadto doliczając do kosztów produkcyjnych R XX sumę 101 751 zł poniesioną za wyjazdy inżynierów i techników do Francji, Anglii, Warszawy, Pucka, wartość dodatkowego wyposażenia oraz transport wodnosamolotu koszty prac prototypowych wzrosły do 325 458 zł¹⁶.

Nowo powstały wodnopłatowiec był konstrukcją poprawną, która mogła realizować zadania stawiane przed Morskim Dywizjonem Lotniczym. Aby przyspieszyć wyposażenie Morskiego Dywizjonu Lotniczego w dotkliwie brakujący sprzęt, zdecydowano pomimo nie usuniętych jeszcze wad uruchomić produkcję seryjną prototypu R XX wraz ze wszystkimi zmianami

¹⁴ AP Lublin, sygn. 19. Pismo IBTL do dyrekcji ZMPiL nr 77-30/1935 z 21 marca 1935.

¹⁵ AP Lublin. Homologacja wodnosamolotu Lublin R XX z 17 października 1935.

¹⁶ AP Lublin. Pismo dyrekcji ZMPiL do KZA w sprawie kosztorysu Lublina R XX nr 776/ST/57 z 25 stycznia 1935.

wprowadzanymi do konstrukcji Lublin R XXA. 31 grudnia 1934 rozpoczęły się pertraktacje w tej sprawie. Postanowiono zmniejszyć rozpiętość skrzydeł do 24 metrów w celu uzyskania większej szybkości, zastosować regulację usterzenia poziomego i pionowego w locie, przystosować R XX A do startu i lądowania na ziemi przez dodanie odejmowanego podwozia i ostrogi. ustalić współczynnik bezpieczeństwa wodnopłatowca od 5–5,5¹⁷.

Dowódca Morskiego Dywizjonu Lotniczego kmd. Karol Trzaska-Durski wystąpił z żądaniem ukończenia produkcji do grudnia 1936 roku. W lutym 1935 roku w piśmie skierowanym do Kierownictwa Zaopatrzenia Aeronautyki dyrektor ZMPiL inż. Józef Zajączkowski informował, że „wobec pilnych prac przy Lublinach R XIII F i obecnie przeprowadzanych próbach adaptacyjnych przy Potezie XXV B2 do silników Jupiter niemożliwe będzie zakończenie prac przy serii R XXA w grudniu 1936”¹⁸. Ostatecznie pertraktacje ZMPiL z KZA zostały zakończone 13 marca 1935 podpisaniem umowy 405/34 na uruchomienie produkcji 6 wodnopłatowców R XX A. Dostawy miały być zrealizowane w następujących terminach: 3 sztuki do 1 czerwca 1936, 2 sztuki do 1 grudnia 1936, 1 sztuka do 1 maja 1937. Cena jednostki została ustalona na poziomie 223 700 zł. Dodatkowo zamówiono również wózki hangarowe pod pływak i torpedy w cenie 89 234 zł za sztukę¹⁹.

Zmodyfikowane hydroplatonce Lublin R XX A miały otrzymać licencyjne jednostki napędowe Bristol–Pegasus III o mocy 750 KM. Dostarczenie ich do ZMPiL zakładano w terminach od 1 lipca 1935 do 4 maja 1936. Lubelskie wodnopłatonce planowano wyposażyć w śmigła metalowe, trójramienne, nastawne w locie systemu Hamilton o średnicy maksymalnej 3700 mm, przez co szybkość na wysokości 300 metrów miała wzrosnąć do 260 km/h. Przy lotach na wysokości 5 tysięcy metrów prędkość maksymalna wzrosłaby zatem do około 300 km/h. Planowany zasięg wodnopłatowca wynosił około 1400 km. Maksymalną pojemność zbiorników przewidywano na 2000 litrów po 665 l w głównych i po 350 l w zbiornikach dodatkowych umieszczonych w skrzydłach²⁰.

¹⁷ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 101. Protokół z posiedzenia komisji w sprawie ustalenia pożądanych zmian w konstrukcji Lublina R XX A z dnia 18 lutego 1935.

¹⁸ CAW. Kierownictwo Marynarki Wojennej. sygn. I 300.21.661 Pismo ZMPiL do KZA z 14 lutego 1935.

¹⁹ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 17. Umowa 405/34 z 13 marca 1935.

²⁰ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 19. Pismo ZMPiL do KMW nr 2864/ST/57 z 9 kwietnia 1935.

Wodnopłatowiec R XX A planowano wyposażyc w bogate uzbrojenie, które składać się miało z: 6 bomb hydrostatycznych umieszczonych wewnątrz kadłuba lub 6 normalnych typu francuskiego (po 100 kg każda) znajdujących się pod skrzydłami lub jednej torpedy (o wadze 700 kg), podwójnego karabinu maszynowego usytuowanego w osłoniętej wieżyczce obserwatora, podwójnego karabinu maszynowego znajdującego się w całkowicie oszklonej kabine przedniego strzelca, pojedynczego karabinu maszynowego zlokalizowanego w przedziale tylnego strzelca²¹.

Prace konstruktorskie nad serią wodnopłatowców R XX A rozpoczęły się ze sporym opóźnieniem. Jak wynika ze sprawozdania z budowy R XX A z 1 października 1935 roku, stan zaawansowania prac przy pierwszym egzemplarzu wykazywał 9% opóźnienia w stosunku do ustalonych terminów. W części kadłuba drewnianego prace osiągnęły zaledwie 6% w stosunku do planowanej produkcji, wyposażenia 15%, w części kadłuba metalowego 80%, usterzenia 99%. Dostawca pływaków oraz podłodzi firma Short Brothers wywiązała się z zamówienia w całości dostarczając 6 par pływaków oraz 6 nadłodzi. Ich ceny kształtowały się odpowiednio 8850 £ i 1770 £²².

KZA wypłaciło na poczet uruchomionej produkcji Lublinów R XX A ponad 1 200 tys. zł. Jednak zaliczki te zostały przeznaczone na pokrycie strat wynikłych ze zmian wprowadzonych przez Departament Lotnictwa w trakcie procesu technologicznego Lublinów R XIII F. Nie opiniując, czy była to defraudacja, czy też próba obrony zakładów przed ogłoszeniem upadłości, stwierdzić należy, że poczynania te doprowadziły do zerwania realizowanych umów i ogłoszenia upadłości zakładów 6 grudnia 1935²³.

W obawie przed zarzutami uprawiania etatyzmu gen. Ludomił Rayski doprowadził 20 lutego 1936 do wydzierżawienia masy upadłościowej firmy Plage i Laśkiewicz spółce formalnoprawnej, ale *de facto* państwowej pod nazwą Lubelska Wytwórnia Samolotów. Jej kapitał założycielski wynosił jedynie 50 tys. zł, z czego 49 tys. zł zostało wpłaconych przez naczelnego dyrektora PZL Kazimierza Kazimierczaka i dyrektora Podlaskiej Wytwórni Samolotów Romana Rosinkiewicza. Właścicielem pozostałych akcji w wysokości 1 tys. zł był mjr inż. Aleksander Sipowicz. W skład Rady Nadzor-

²¹ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 1131. Załącznik nr 1 do umowy 405/34 w sprawie warunków technicznych na budowę wodnosamolotu Lublin R XX A.

²² AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 19. Sprawozdanie o stanie budowy R XX A z 1 października 1935.

²³ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 91 s. Postanowienie Sądu Okręgowego w Lublinie z 6-7 grudnia 1935 w sprawie ogłoszenia upadłości ZMPiL.

czej LWS weszli: dyr. Banku Gospodarstwa Krajowego Tadeusz Garbusiński, szef Kierownictwa Zaopatrzenia Aeronautyki płk Czesław Filipowicz oraz dyrektor naczelny PZL Kazimierz Kazimierczak²⁴. Po utworzeniu LWS podjęto początkowo prace konstrukcyjne przy wodnopłatowcu Lublin R XX A (LWS 1). Jednak po podpisaniu umowy 14 września 1936 na uruchomienie w LWS produkcji 16 samolotów bombowych PZL 30 BII „Żubr” (LWS 6) ostatecznie zarzucono plany produkcyjne największej i ostatniej konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego. Nie znane dotychczas są motywy takiego postępowania. Można jedynie domniemywać, że czynnikiem decydującym była możliwość przekształcenia LWS 6 „Żubr” na wodnopłatewiec torpedowy dalekiego zasięgu i co za tym idzie niższe koszty jego produkcji²⁵.

Decyzja zaniechania produkcji R XX A ostatecznie przesądziła o losach prototypu pozostającego w gestii Morskiego Dywizjonu Lotniczego. Z konstrukcji tej początkowo wymontowano silniki oraz pływaki, następnie skasowano kadłub. Podobne były również losy Lublina R XX A. Gotowe elementy wodnopłatowca zostały sprzedane przez syndyka ZMPiL inż. Karola Tomczyńskiego w sierpniu 1937 roku w cenie drewna opałowego²⁶.

Nowo powstała spółka zawierając wspomnianą umowę dzierżawy była szczególnie zainteresowana nie tylko przejęciem majątku trwałego, ale przede wszystkim pozyskaniem kadry inżynieryjno-technicznej. Dlatego szczególnie zaskakująca wydaje się decyzja odmowy zatrudnienia szefa biura konstruktorskiego ZMPiL inż. Jerzego Rudlickiego. Nie znane są motywy takiego postępowania władz wojskowych. Warto zauważyć, że inż. Rudlicki posiadał stałą umowę o pracę, a rozwiązanie jej mogło nastąpić w okresie sześciomiesięcznego wypowiedzenia²⁷. Po ogłoszeniu upadłości ZMPiL inż. Jerzy Rudlicki „na rozkaz Departamentu Lotnictwa w ciągu pół godziny opuścił Biuro Studiów. Zabroniono mu wstępu na teren zakładów, a wszystkie jego notatki, projekty wstępne a nawet korespondencję opieczętowano. Szef Eks-

²⁴ AP m. st. Warszawy. Rejestr Handlowy Sądu Okręgowego w Warszawie, sygn. RHB L XIX poz. 10089. Wpis z 10 lutego 1936.

²⁵ PZL 30 B II „Żubr” (LWS 6) – samolot bombardujący; typ silnika 2 x Bristol Pegasus VIII 680 KM. rozpiętość 18,5 m, długość 15,4 m, wysokość 4 m, pow. nośna 49,5 m². prędkość przelotowa 331 km/h.; porównaj także CAW, Biuro Przemysłu Wojennego MS Wojsk., sygn. I 300.56.33 Umowa 249/36 z 14 września 1936.

²⁶ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 109. Wniosek syndyka Karola Tomczyńskiego do sędziego Komisarza Tadeusza Kozyrskiego z 22 marca 1937.

²⁷ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 758. Umowa z 19 października 1934.

pozytury Centrali Odbiorczej KZA przy ZMPiL kpt. Jan Gray uprzedził inż. Rudlickiego, że w przypadku stawiania opozycji Bereza²⁸.

W trakcie dziesięcioletniej pracy w ZMPiL Jerzy Rudlicki wykorzystał jedynie 15 dni urlopu. Jako szef biura konstruktorskiego okazał się nie tylko cenionym fachowcem, ale również nauczycielem dla rozpoczynających swoją karierę konstruktorską inżynierów Jerzego Teisseire i Jerzego Dąbrowskiego. Ogółem w ZMPiL wyprodukowano 310 samolotów autorstwa Rudlickiego. Niektóre z nich odniosły szereg istotnych sukcesów, np. Lublin R XVI b uznany został w 1933 roku za najlepszy samolot sanitarny na świecie. Z powodzeniem stosowany jest do chwili obecnej inny wynalazek inż. Rudlickiego – usterzenie samolotu w kształcie litery V zwane również motylkowym²⁹. W 1936 roku inż. Jerzy Rudlicki dzięki pomocy finansowej rodziny zakupił majątek Olbęciny pod Kraśnikiem. Okazał się cenionym działaczem gospodarczym i społecznym. Dzięki jego inicjatywie wybudowano tam kościół, gorzelnię oraz szkołę rymarsko-szewską³⁰. Do konstruowania samolotów inż. Jerzy Rudlicki powrócił dopiero w czasie II wojny światowej. Początkowo pracował w zakładach Poteza we Francji, we wrześniu 1940 roku przeniósł się do Burtonwood Repair w Wielkiej Brytanii, a po zakończeniu działań wojennych konstruował w zakładach Republic Aviation w USA m.in. samoloty pionowego startu i lądowania. Wodnopłatowiec Lublin R XX A należy uznać za ostatnią konstrukcję lotniczą Rudlickiego zaprojektowaną w II Rzeczypospolitej.

Jest sprawą otwartą, czy Departament Lotnictwa mógł pozwolić sobie na odrzucenie planów produkcji R XX A i zastąpienie ich przestarzalami i niedoskonałymi PZL 30 BII „Żubr” – LWS 6. Podjęte prace konstrukcyjne nad Lublinem R XX, PZL 30 B II „Żubr” oraz PZL 37 „Łoś” zostały zapoczątkowane w Trzyletnim planie rozwoju lotnictwa (1 kwietnia 1933 – 31 marca 1936)³¹. Umożliwia to polemizowanie z tezą lansowaną przez niektórych

²⁸ J. Rudlicki. „Moje życie”. Materiały autobiograficzne przekazane autorowi przez córkę J. Rudlickiego dr Annę Szcześniak.

²⁹ AP Lublin. Akta ZMPiL, sygn. 28. Zastrzeżenia patentowe J. Rudlickiego 1930–1932.

³⁰ M. Gajewski, biogram J. Rudlickiego [w:]. *Słownik biograficzny m. Lublina*, oprac. zbior. pod red. T. Radzika, t. II, Lublin 1995.

³¹ PZL 37 „Łoś” – samolot bombardujący, typy silników 2 x Bristol Pegasus XII (820 KM) lub Pegasus XX (850 KM) lub Gnôme-Rhône 14 N 00/01 (950 KM). Rozpiętość 17,9 m, długość 12,9 m, wysokość 5,4 m, pow. nośna 53,5 m², prędkość przelotowa w zależności od mocy silników od 317 km/h do 415/h.

historyków, jakoby marszałek Józef Piłsudski posiadał negatywny stosunek do technicznych środków walki, w tym lotnictwa³².

Bezsporne wydaje się jednak, że już w początkach lat trzydziestych dopracowano się w ZMPiL osiągnąć na poziomie europejskim. Ich rangę podnosił fakt, że uzyskano je w warunkach znacznie gorszych od tych, które istniały u największych europejskich potentatów przemysłu lotniczego. Skonstruowany bowiem prototyp R XX mógł wypełniać wszystkie stawiane przed nim wymagania. Istnieje zatem podstawa do stwierdzenia, że wodnopłatowiec Lublin R XX stanowił jedno z największych osiągnięć konstrukcyjnych ZMPiL.

³² CAW, Odd. I SG, sygn.I 303.3.776. Referat w sprawie finansowania Trzyletniego Planu Rozbudowy Lotnictwa z 7 marca 1933. L 127/mob. 33; M. Romeyko, *Przed i po maju*, Warszawa 1985, s. 311–323; J. Cynk, *Sily Lotnicze Polski i Niemiec. Wrzesień 1939*. Warszawa 1989, s. 25–27.