



Rudlicki Jerzy Stanisław (1893 - 1977)

Urodził się dnia **14.03.1893 r.** zm. **12.08.1977 r.** w Odessie, był synem Walerego, inżyniera chemika, i Teresy z Urbańskich. Rudlicki Jerzy Stanisław (1893–1977), inżynier, konstruktor samolotów.

Szkołę średnią R. ukończył w Odessie. W r. 1907 zaprojektował nadawczo-odbiorczą iskrową (radiową) stację telegraficzną z zapisem literowym. W r. 1908 uzyskał II nagrodę petersburskiej ASP na Wszechrosyjskiej Wystawie Rysunków Szkolnych w Petersburgu za tablice owadów i roślin. W l. 1909–11 zaprojektował i zbudował siedem szybowców, na których wykonywał loty holowane na linie za koniem. Za ostatni szybowiec wystawiony na Wystawie Przemysłowej i Handlowej w Odessie w zimie 1910/11 r. otrzymał od Odeskiego Oddziału Carskiego Rosyjskiego Stowarzyszenia Technicznego (IRTO) dyplom wyróżnienia, a jego latawiec pokazany na tej Wystawie zakupił przedstawiciel szacha perskiego. Następną konstrukcją R-ego był jedno-miejscowy samolot, którego budowę rozpoczął w r. 1914 wraz z rosyjskim por. pilotem S. T. Dobrowskim.

Podczas pierwszej wojny światowej R. został 1 V 1915 zmobilizowany, ukończył szkołę oficerską w Odessie i kurs obserwatorów lotniczych w Sewastopolu. Był następnie obserwatorem w rosyjskiej eskadrze lotniczej 8 Korpusu na froncie południowo-zachodnim. Za fotografie frontu i fortyfikacji Dubna został odznaczony Krzyżem św. Włodzimierza z Mieczami. W Symferopolu przeszedł w r. 1916 kurs pilotażu. Powrócił do 8 Korpusu, gdzie służył jako pilot w eskadrze kpt. A. N. Krutiena. Był dwukrotnie zestrzelony: 31 I 1917 pod Radziwiłowem przez ogień naziemny, następnie w walce powietrznej. Dn. 25 XI 1917 wstąpił do I Korpusu gen. Józefa Dowbór-Muśnickiego i 10 XII przybył do Mińska. Urlopowany, został 16 XII 1917 przyjęty do Armii Polskiej we Francji przez Francuską Misję Wojskową w Piotrogradzie. Na polecenie polskich władz wojskowych w Rosji wyjechał 9 I 1918 jako kurier do Harbinu, a stamtąd przez Suez przybył 11 V t.r. do Marsylii. Wstąpił do lotnictwa w Armii Polskiej we Francji, gdzie ukończył teoretyczne szkolenie lotnicze w Dijon (7 VII), szkołę pilotażu w Pau (25 VIII) i szkołę walki powietrznej w Biscarosse (6 IX). Przydzielony do eskadry samolotów «Spad» 7 X i do sztabu armii gen. Hallera w Paryżu 4 XII, otrzymał 24 XII 1918 nominację na podporucznika.

Dn. 9 I 1919 został R. wysłany ze specjalną misją do Odessy do gen. Lucjana Żeligowskiego. Płynął wraz z twórcą harcerstwa Andrzejem Małkowskim statkiem «Chaonia», który 15 I t.r. w Cieśninie Messyńskiej natknął się na minę i zatonął. R. wyratował się i 21 I powrócił do Francji. Wysłany 25 II 1919 ze specjalną misją do Polski (do Warszawy i Poznania), powrócił do Paryża 12 III t.r. Do stopnia kapitana awansował 14 IV. Przyjechał 9 V do Polski z armią gen. Hallera z transportem samolotów, a we wrześniu t.r. został dowódcą 16 Eskadry Wywiadowczej. Brał w r. 1920 udział w wyprawie kijowskiej, walkach w sierpniu, ofensywie na Grodno i walkach Wojsk Litwy Środkowej gen. Żeligowskiego. Od grudnia 1921 i w r. 1922 studiował w École Supérieure d'Aéronautique w Paryżu i uzyskał tam dyplom inżyniera. W l. 1922–5 pracował R. w Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu, odbierając silniki do samolotów dla polskiego lotnictwa. W l. 1925–6 pracował w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie, jako szef działu doświadczalnego i laboratoryjnego. W r. 1925 zgłosił projekt samolotu «R-VII Odwet» na konkurs na samolot wojskowy ogłoszony przez Dep. Żeglugi Powietrznej Min. Spraw Wojsk., lecz wyróżnienia nie uzyskał.

Dn. 5 XII 1926 R. został zwolniony i poświęcił się pracy konstruktorskiej. Objął w wytwórni lotniczej «Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz» w Lublinie stanowisko naczelnego konstruktora. Powstał tu szereg jego samolotów oznaczonych literą R. W r. 1928 wykonano w niej pierwszy samolot R-ego wywiadowczo-bombowy R-VIII, zbudowany w serii 5 sztuk, w r. 1932 trzy z nich przerobiono na morskie, stawiając je na pływak; służyły one w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku w eskadrze dalekiego rozpoznania, a od r. 1938 w eskadrze szkolno-treningowej. W r. 1929 został zbudowany ośmiomiejscowy samolot pasażerski R-IX, będący rozwinięciem samolotu R-VIII. Samolotu tego nie przyjęto do komunikacji lotniczej. W r. 1929 został zbudowany dwumiejscowy samolot łącznikowy «Lublin R-X», wykonany w serii 7 sztuk. Na samolocie tego typu 25 VIII 1929 inż. Wacław Makowski z mechanikiem B. Wiemanem wykonał przelot bez lądowania z Poznania do Barcelony (1800 km), zaś w dn. 23 IX – 7 X 1931 kpt. Stanisław Karpiński i inż. Jan Suchodolski wykonali rajd dookoła Europy długości 6450 km, a w rok później załoga S. Karpiński i mechanik Wiktor Rogalski wykonała rajd do Afryki i Azji długości 14 390 km. W r. 1930 został oblatany prototyp sześciomiejscowego samolotu pasażerskiego «Lublin R-XI», którego dalszym rozwinięciem był prototyp samolotu pasażerskiego «Lublin R-XVI» (1932). Był on wyprodukowany w serii 6 sztuk w wersji sanitarnej R-XVIb używanej do września 1939. R-XVIb był pierwszym polskim samolotem sanitarnym, w r. 1933 uzyskał pierwsze miejsce na konkursie lotnictwa sanitarnego w Madrycie. Następny samolot R-ego, trzymiejscowy sportowy R-XII, nie wszedł do produkcji. Jego samolotem wyprodukowanym w największej ilości był łącznikowo-obszerny «Lublin R-XIII» (270 sztuk) wraz z wersją treningową R-XIV (15 sztuk). 50 samolotów R-XIII wzięło udział w kampanii wrześniowej 1939 w eskadrach bojowych. Wersja morska pływakowa tego samolotu była używana przez polskie lotnictwo morskie. Na wersji rajdowej samolotu R-XIII Dr (o zasięgu 3400 km) w r. 1935 S. Karpiński i W. Rogalski wykonali rajd z Warszawy do Syjamu. Dwusilnikowy wodnosamolot torpedowy R-XX (1935) był największym samolotem zbudowanym w Polsce w okresie międzywojennym (rozpiętość skrzydeł 25,4 m). R. prowadził też prace eksperymentalne. Jego pomysłu i patentu jest usterzenie zwane usterzeniem Rudlickiego lub motylkowym. Zostało ono wypróbowane i przebadane w dwóch odmianach w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie i zastosowane na samolocie «Hanriot H-28», a następnie w r. 1933 na samolocie R-XIX (wersja samolotu R-XIII). Min. Spraw Wojsk, zakazało prowadzenia prób z tym usterzeniem. Później znalazło ono zastosowanie na całym świecie, np. w 10 tys. samolotów amerykańskich «Beech Bonanza» oraz w 1 tys. odrzutowych samolotów francuskich «Fouga Magister». W końcu r. 1935 w związku z upaństwowieniem wytwórni «E. Plage i T. Laśkiewicz» R. został zwolniony ze swego stanowiska i odsunięty od pracy w przemyśle lotniczym.

W l. 1936–9 prowadził R. gospodarstwo rolne w Olbęcicach pod Kraśnikiem, działał społecznie, a współpracując z Min. Rolnictwa przeprowadził wiele doświadczeń agrarnych (zwalczanie szkodników upraw).

W r. 1939 po wybuchu drugiej wojny światowej R. został zmobilizowany do 4 p. lotniczego. Podczas ewakuacji przez Rumunię, Jugosławię i Włochy poprowadził z ramienia Polskich Linii Lotniczych «LOT» kolumnę samochodową z polskim personelem lotniczym do Francji. W lutym 1940 w Paryżu R. wystarał się o pracę dla 74 pracowników «LOT»-u w zakładach Société Nationale de Construction Aéronautique (H. Potez) w Casablance, gdzie pod jego kierunkiem polscy mechanicy dokonali montażu i napraw 200 samolotów amerykańskich «Curtiss Hawk» i «Martin Maryland». Po kapitulacji Francji Anglicy całą tę grupę pod kierunkiem R-ego ewakuowali do W. Brytanii i zatrudnili od września 1940 przy analogicznej pracy w Burtonwood Repair Depot. Tam R. opracował szereg własnych wynalazków i patentów: sygnalizator dźwiękowy holowany za samolotem do porozumiewania się z rozrzuconymi oddziałami naziemnymi, nadajnik dźwiękowy do bomb lotniczych, projekt latającego skrzydła z napędem odrzutowym i ze strumieniowymi lotkami i sterami (1941), holowany żyroszybowiec (i jego sterowanie) przeznaczony do obrony przeciwlotniczej, elektryczny wyrzutnik bomb, barometryczny wyrzutnik ulotek (1942), zrzutnik flar (bomb oświetlających) stosowanych przed nocnym bombardowaniem (1943). Wykonał projekty instalacji karabinów maszynowych dla samolotów do specjalnych zadań, przeprojektował drzwi bombowe w samolocie «Marauder».

Dn. 1 II 1943 przeniósł się do warsztatów filii amerykańskiej wytwórni lotniczej «Lockheed» przy 3 Base Air Depot US Air Force w Belfaście w Irlandii Północnej. Tam opracował, wzorując się na wyrzutnikach systemu Władysława Świąteckiego, wyrzutnik do powierzchniowych bombardowań (równoczesny zrzut 300 bomb 10 kg) z czterosilnikowych bombowców «Boeing B-17» Flying Fortress, opracował ulepszenie do automatycznego sterowania wieżyczkami strzeleckimi oraz niezamierzający system hydrauliczny sterowania wieżyczkami strzeleckimi (1943). W r. 1944 opracował koncepcję przemiennopłata (pionowzlotu z podwójnymi klapami skierowującymi strumień zaśmigłowy do dołu). Dn. 23 IV 1945 rozpoczął pracę w USA w wytwórni samolotów «Republic». Pracował tam 16 lat ulepszając konstrukcje lotnicze i astronautyczne oraz opracowując liczne wynalazki, m. in. w r. 1956 sterowane dysze wylotowe do silnika odrzutowego «General Electric J-85», pozwalające na odchylenie wektora ciągu silnika a przeznaczone do odrzutowego samolotu pionowego startu. **W r. 1961 przeszedł R. na emeryturę i zamieszkał na Florydzie.** Tam nadal pracował nad koncepcją pionowzlotów wirnikowych i odrzutowych o układach, które do-tychczas nie zostały wykorzystane. **Zmarł 12 VIII 1977 w Fort Lauderdale na Florydzie, pochowany został na polskim cmentarzu w Doylestown.** Pośmiertnie Odznaczony był m. in. Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi, Francuską Legią Honorową.

R. był trzykrotnie żonaty: od r. 1920 z Marią z Glińskich, od r. 1935 z Jadwigą z Szanekich i od r. 1953 z Zofią z Sukniewiczów 1. v. Surmińską. Z pierwszego małżeństwa miał syna Jerzego (1921–1942), który zginął jako obserwator samolotowy Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, z drugiego córkę Teresę (ur. 1938), zamężną Budaszewską.



ZAKŁADY MECHANICZNE E. PLAGE & T. LAŚKIEWICZ

HISTORIA POWSTANIA LUBELSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

LUBLIN 1919 -1939 rok.



**Fundacja
Lotniczy
Lublin**

**Opracował :
Aleksander Krawczyński 2018 r.**