

Zakłady mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie

Samolot Lublin R-X (1929) - samolot obserwacyjno-łącznikowy



Lublin R-Xa

Konstrukcja:

Dwumiejscowy zastrzałowy górnopłat (parasol) o konstrukcji mieszanej. Płat prostokątno-eliptyczny, drewniany, dwudźwigarowy, kryty sklejką do przedniego dźwigara, dalej płótnem, wsparty na piramidce z rur stalowych na kadłubie i podparty dwiema parami zastrzałów z rur stalowych. Lotki na całej krawędzi spływu płata, dwudzielne. Skrzydła zdejmowane i mocowane wzdłuż kadłuba. Kadłub kratownicowy, spawany z rur stalowych, kryty płótnem. Góra przodu kadłuba kryta blachą duralową. Kabiny odkryte. Usterzenie spawane z rur stalowych, kryte płótnem. Usterzenie poziome dwudzielne, składane do góry. Podwozie klasyczne stałe.



Lublin R-X - prototyp

Uzbrojenie: jeden ruchomy karabin maszynowy Lewis kal. 7,7 mm obserwatora.

Wyposażenie: możliwość zastosowania aparatu radiowego lub aparatu fotograficznego oraz podchwytywacza meldunków.

Silnik: gwiazdowy Wright "Whirlwind J5" o mocy nominalnej 162 kW (220 KM) i mocy startowej 177 kW (240 KM).



Lublin R-Xa



Lublin R-Xa bis

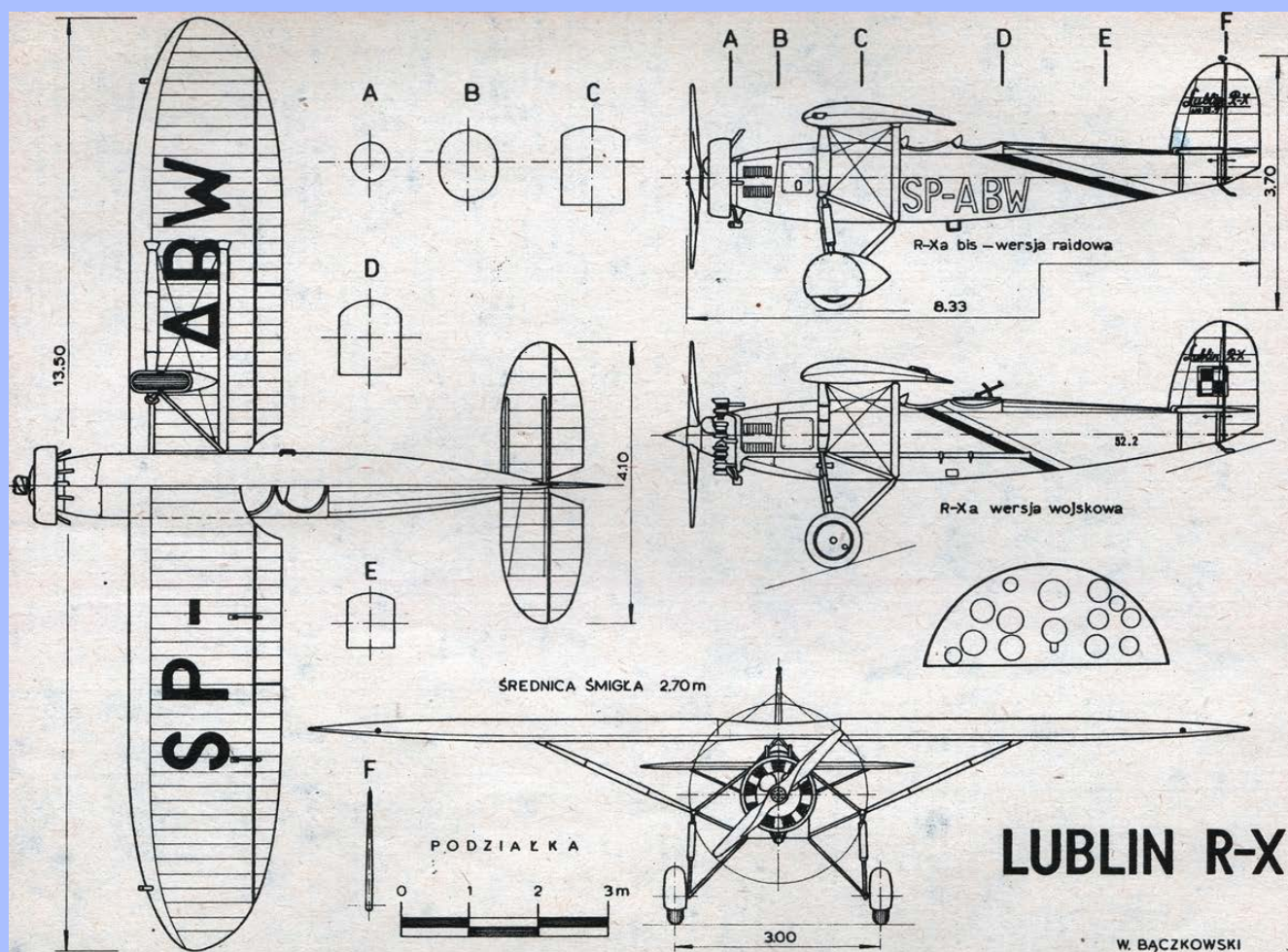
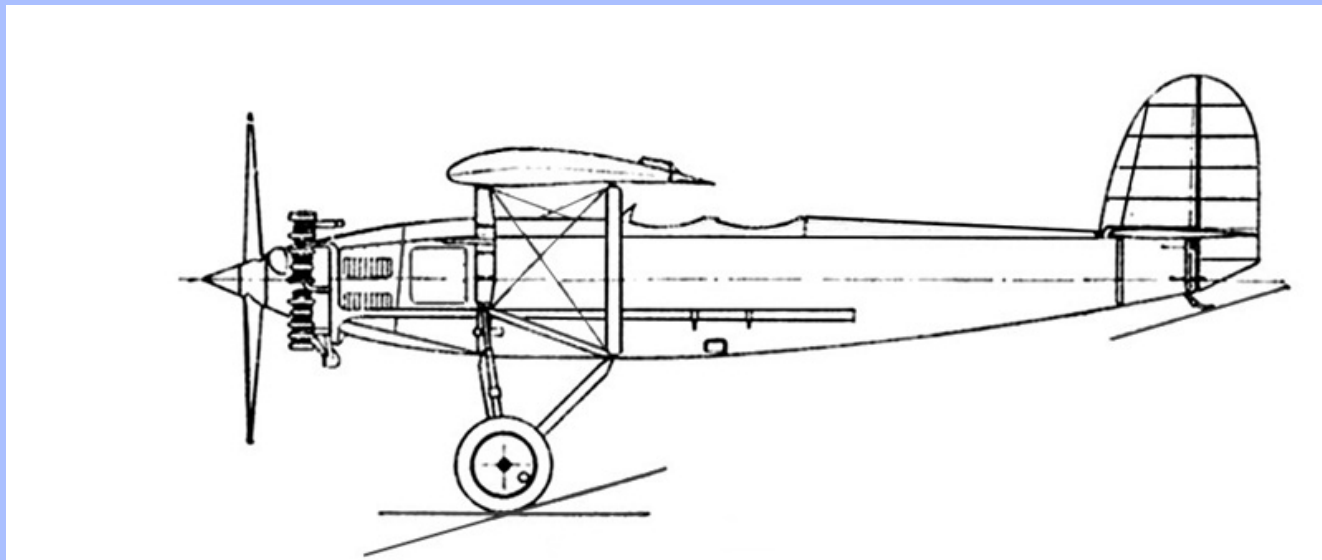
Dane techniczne (wg [2]):

Rozpiętość - 13,50 m, długość - 8,33 m, wysokość - 2,98 m, powierzchnia nośna - 25,96 m². Masa własna - 900 (wg [1] - 966) kg, masa użyteczna - 466 (wg [1] - 397) kg, masa całkowita - 1366 (wg [1] - 1363) kg. Prędkość max - 161-176 (wg [1] - 164) km/h, prędkość przelotowa - 140-155 km/h, prędkość

minimalna - 65 km/h, wznoszenie - 2,4-2,65 (wg [1] - 4,2) m/s, pułap - 3400-3900 m, zasięg - 670-750 km.

Dane techniczne R-Xa bis wersja rajdowa (wg [2]):

Rozpiętość - 13,5 m, długość - 8,33 m, wysokość - 2,98 m, powierzchnia nośna - 25,96 m². Masa własna - 900 kg, masa użyteczna - 700 kg, masa całkowita - 1750 kg. Prędkość max- km/h, prędkość przelotowa - km/h, prędkość minimalna - km/h, wznoszenie - m/s, pułap- m, zasięg - 2500 km, czas lotu - 18 h.



INFO dodatkowe:

W lipcu 1929 r. wytwórnia wykonała serię informacyjną 5 samolotów R-Xa, które otrzymały liczbowe oznaczenie typu: 52 i w marcu 1929 r. został ukończony drugi prototyp R-Xa, przeznaczony do lotów rajdowych, który otrzymał rejestrację SP-ABW, a latem 1929 r. numer 52.7). Wyposażony był w zbiornik paliwa na 15 h lotu.

Na tym samolocie inż. pil. W. Makowski z mech. B. Wiemanem wykonał 25 sierpnia 1929 r. przełot bez lądowania z Poznania do Barcelony (1800 km). Samoloty R-Xa, po przejściu prób eksploatacyjnych w 2, 4 i 6 Pułku Lotniczym, były używane m.in. w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie oraz w CWL w Dęblinie w latach 1930-32 numery od 52-2 do 52-6. Samoloty te miały w tylnej kabynie obrotnice k.m. Na wiosnę 1929 r. został zbudowany ostatni egzemplarz R-Xa o nr fabr. 52-7, w wersji rajdowej o znakach SP-ABW.

W końcu 1929 r., po przeprowadzeniu porównawczych prób samolotów Lublin R-X, PZL Ł-2, PWS-5 lotnictwo wojskowe wybrało właśnie R-X. Samoloty Lublin R-X i PZL Ł-2 były równorzędne, jednak wybrany został R-X,

