

# Zakłady mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie

## Samolot Lublin R-XVII (1928) - samolot liniowy



### Konstrukcja:

Dwumiejscowy półtorapłat o konstrukcji drewnianej. Płaty dwudźwigarowe drewniane. Płat górny trójdzielny, dolny dwudzielny. Pokrycie noska do 1 dźwigara sklejką, reszta płótnem. Kadłub kratownicowy drewniany z wykrzyżowaniem części tylnej z drutu stalowego. Pokrycie: przód blachą duraluminiową część środkowa sklejką, część tylna płótnem z grzbietem oprofilowanym sklejką. Kabiny odkryte. Podwozie klasyczne chowane w locie.

**Silnik- rzędowy:** Lorraine-Dietrich 12 Eb o mocy nominalnej 331 kW (450 KM) i startowej 352 kW (478 KM).

### Dane techniczne R-XVII (wg [1]):

Rozpiętość- 14,0 m, długość- 9,0 m, powierzchnia nośna- 46,0 m<sup>2</sup>.

Masa całkowita- 2000 kg.

Prędkość max- 250 km/h, zasięg- 1000 km.

### INFO dodatkowe:

Opracowany przez inż. Jerzego Rudlickiego w 1928 r. projekt R-XVII był wersją rozwojową samolotu Potez XXV wyposażoną w podwozie chowane w locie. W samolocie zostały wykorzystane również doświadczenia zdobyte podczas prac nad samolotem Lublin R-VIII. Płatowiec tak dalece odbiegał od obu konstrukcji, że stanowił właściwie nowy model rozwojowy w tej klasie. Posiadał przebudowany dolny płat mogący pomieścić golenie podwozia z kołami o dość dużej średnicy chowanymi w skrzydła ruchem w bok na zewnątrz. Zwiększenie masy własnej konstrukcji było niewielkie zaledwie 30 kg. Prędkość lotu wzrosła natomiast o około 40 km/h. Mechanizm podwozia był uruchamiany ręcznie i obsługiwany przez obserwatora. Schowanie podwozia wymagało wykonania 50 obrotów korbą.

**Projekt nie został zrealizowany.** Kompletnie wykończony projekt został wraz z ofertą produkcji odrzucony przez władze wojskowe, a jedną z przyczyn odmowy było... zastosowanie chowanego podwozia jako rozwiązania dotychczas niewypróbowanego w praktyce.

