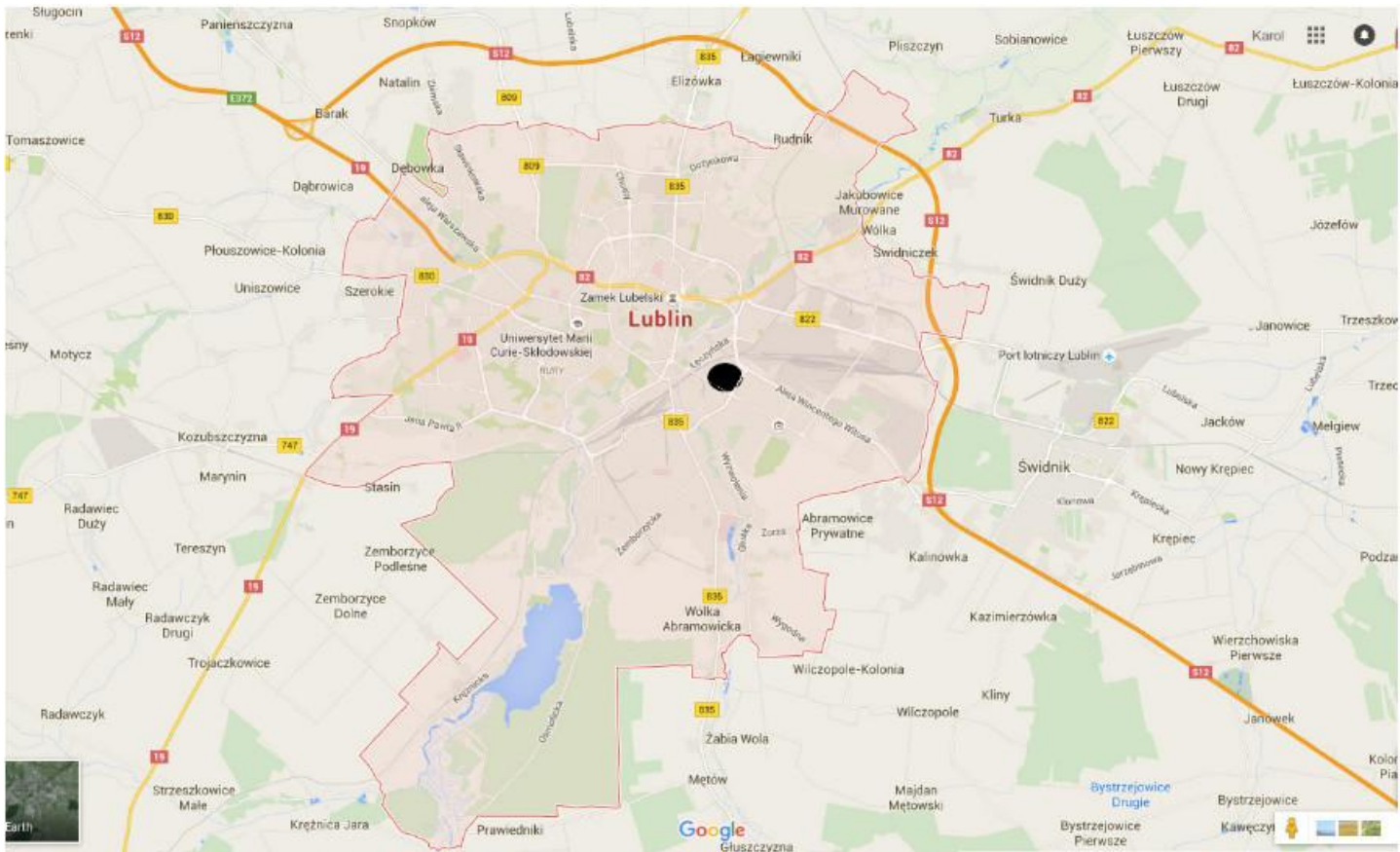


Przykładowe Lotnisko w Lublinie

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie,
a następnie Lubelska Wytwórnia Samolotów w Lublinie.

Historia



Miejsce byłych zakładów i lotniska w Lublinie. Zdjęcie Karol Placha Hetman



Była zakłady i byłe lotnisko w Lublinie. Zdjęcie Karol Placha Hetman

Zakłady Mechaniczne Emil Plage i Teofil Laśkiewicz w Lublinie to bez wątpienia pierwsza Polska Wytwórnia Lotnicza. Zakład produkował samoloty od 1921 roku. Od 1928 roku produkował własne konstrukcje pod nazwą Lublin. Zakład w 1935 roku został znacjonalizowany. Wraz z upadkiem Rzeczypospolitej we wrześniu 1939 roku fabryka także upadła, a jej koniec zaskoczył mógł nawet filozofów – Co zaraza gemańska może zgotować człowiekowi?

Prolog

Familia Plage prawdopodobnie pochodziła z Belgii. Z wyznania byli protestantami. W 1860 roku Albert Plage przy ulicy Bernardyńskiej w Lublinie otworzył warsztat metalowy. Ulica Bernardyńska w dalszym ciągu nosi tę samą nazwę i jest ulicą wylotową z Lublina w kierunku Żmigrodu. W warsztacie rozpoczęto produkcję popularnych wówczas naczyń z blachy miedzianej. Produkowano talerze, misy, rondle i oprzyrządowania dla gorzelni. Warsztat rozwijał się i pod koniec XIX wieku

zatrudniał około 50 osób. Warsztat zmienił wówczas nazwę na „Fabryka Wyrobów Miedzianych Alberta Plagego”. W tym czasie zakład zajął się także produkcją wyrobów z żelaza. W 1897 roku Albert Plage przekazał zakład swojemu synowi Emilowi Plage, który okazał się jeszcze bardziej przedsiębiorczy. Już w 1899 roku zakład zatrudniał około 800b.

Teofil Emeryk Laśkiewicz urodzony w 1869 roku w Skierniewicach to polski przemysłowiec i technolog. Wszechstronnie wykształcony w kierunku technicznym. Zawodowo związany z Łodzią, Warszawą, Petersburgiem i Odessą. W 1898 roku przybył do Lublina.

W 1899 roku panowie Emil Plage i Teofil Laśkiewicz założyli spółkę i tak powstały słynne „Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie”. Spółka miała swoją siedzibę w Lublinie i początkowo została zawarta na okres 10 lat. Współdziałowcy zakupili były folwark Bronowice, który znajdował się na południe od centrum Lublina, pomiędzy rzeką Bystrzyca, a torami kolejowymi. Tutaj zbudowali kolejną fabrykę. Jej położenie było dobrze skomunikowane; była linia kolejowa Warszawa-Kowal oraz droga do Zamościa. Nadal produkowano metalowe wyroby dla przemysłu spożywczego, które były bardzo dobrej jakości, co potwierdzały nagrody zdobyte na wystawach. Bardzo szybko zwiększała się asortyment produkowanych wyrobów. Od 1907 roku zakład produkował na dużą skalę kotły parowe o niskim i wysokim ciśnieniu. Produkował także konstrukcję żelazne dla cementowni i cukrowni.

Obaj panowie działali także w innych dziedzinach. Emil Plage propagował rozwój sportu i działał charytatywnie. Teofil Laśkiewicz był współwłaścicielem krochmalni „Lublin”. Był prezesem Oddziału Lubelskiego Związku Przemysłowców Metalowych, Towarzystwa Rzemieślników i Handlowców w Lublinie. Należał do założycieli i był prezesem Rady Nadzorczej Towarzystwa Pożyczkowo-Oszczędnościowego Robotników Chrześcijańskich w Lublinie. Był także członkiem zarządu Lubelskiego Towarzystwa Dobroczynności.

Trzecim twórcą potęgi zakładu był inżynier Kazimierz Arkuszewski, najbarwniejsza postać z całej trójki. Pochodził z wielkopolskiej rodziny szlacheckiej. Urodził się w 1870 roku. Wybitnie uzdolniony. Studia w Petersburgu ukończył z pierwszą lokatą. Pracował jako inżynier-technolog w wielkich zakładach metalowych w Niemczech. Następnie pracował w Łodzi w dużej firmie metalowej swojego brata stryjecznego Józefa Arkuszewskiego. Zakład zajmował się wykonywaniem instalacji wodociągowych, kanalizacyjnych i centralnego ogrzewania. Na przełomie wieków zakład zatrudniał ponad 100 pracowników i był największym w Królestwie Polskim i Cesarstwie Rosyjskim wykonującym aparaturę do centralnego ogrzewania, wentylacji, wodociągów, kanalizacji, pralni, kuchni parowych, łaźni, kąpieli i innych. Firma miała oddziały w Petersburgu, Moskwie, Kijowie, Odessie i Rostowie nad Donem. W 1904 roku Kazimierz Arkuszewski był już współdziałowcem firmy w Łodzi, która zatrudniała blisko 120 pracowników i ponad 10 inżynierów. Do 1905 roku firma wykonała ponad 1000 instalacji.

W 1909 roku Emil Plage niespodziewanie zmarł nie pozostawiając żadnego potomka. Jego udziały w fabryce „Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie” przeszły na rodziców, brata i siostrę. Firmę dalej prowadził Teofil Laśkiewicz, a interesy rodziny Plagego reprezentował Józef Laube. Jednak w 1910r., Teofil Laśkiewicz wraz z Kazimierzem Arkuszewski, zdecydowali się nabyć udziały Plagego. Rodzina Plage wyraziła zgodę na sprzedaż, pod warunkiem pozostawienia nazwiska Plage w nazwie firmy. Tak się też stało. Kazimierz Arkuszewski zakupił 90 %, a Teofil Laśkiewicz 10 % akcji.

Kazimierz Arkuszewski przeniósł z Łodzi do Lublina swoje spółki. W tym czasie zakład w Lublinie na Bronowicach miał dwa główne wydziały: miedziany i żelazny. Wyroby trafiały głównie do przemysłu spożywczego: gorzelni, cukrowni, browarów, krochmalni i innych, na terenie Królestwa Polskiego i Rosji. Na zamówienie produkowane były także inne wyroby, jak na przykład ogromne zbiorniki na naftę. Firma nadal produkowała kotły. W 1913 roku rozpoczęła produkcję kotłów dla rosyjskich okrętów wojennych. W maju 1914 roku firma uzyskała ogromny kontrakt na budowę kadłubów pełnomorskich okrętów wojennych dla rosyjskiej armii. Poszczególne elementy miały być wykonane w Lublinie, a ostateczny montaż w Nowogrodzie, w fabryce Zabłina, miała wykonywać ekipa monterów z Lublina. Przed wielką wojną światową zakład zatrudniał około 300 pracowników.

Dynamiczny rozkwit zakładów mechanicznych zahamowała wielka wojna światowa. Na szczęście początkowe działania wojenne oszczędziły fabrykę. Zakład trudnił się remontami poprzednio zbudowanych instalacji i prowadził niewielką produkcję dla potrzeb wojska: kuchnie polowe, kotły, menażki, manierki. W 1915 roku wycofujące się oddziały rosyjskie zdewastowały fabrykę, a część wyposażenia zostało wywiezione w głąb Rosji. Zakład nie upadł, ale mógł dać zatrudnienie tylko 30 pracownikom. Niewielkie zamówienie na potrzeby wojska (kuchnie polowe, menażki) złożyła Austria.

Narodziny wytwórni samolotów

W 1918 roku odrodziła się Rzeczypospolita, co otwarło nowe możliwości przed zakładem. Zwolennikiem awiacji stał się Kazimierz Arkuszewski. Namówił on Teofila Laśkiewicza, aby podjęli się produkcji samolotów. W tym czasie Sekcja Żeglugi Napowietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych zdecydowała o konieczności produkcji aeroplanów w Polsce i poszukiwała wytwórni, która podjęłaby się tego zadania. Z Lublina do Warszawy przesłano stosowne dokumenty o zezwolenie na założenie działu lotniczego. Inspektor Wojsk Lotniczych gen. Gustaw Mackiewicz powołał komisję, która potwierdziła możliwość uruchomienia nowej produkcji. Pozytywna odpowiedź do Lublina nadeszła w dniu 14 lutego 1920 roku. Inna komisja zdecydowała, że pierwszymi samolotami budowanymi w zakładzie będą samoloty włoskie w ilości 300 sztuk. Już w dniu 17 lutego 1920 roku firma „Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie” podpisała umowę z Ministerstwem Spraw Wojskowych na licencyjną produkcję samolotów; myśliwski Ansaldo A-1 „Balilla” (200 sztuk) oraz rozpoznawczo-bombowy Ansaldo A-300 (100 sztuk).

Czytelnik bez trudu dostrzeże, że zdarzenia biegly stosunkowo szybko. Co prawda, rząd Polski zatwierdził umowę dopiero w lutym 1921 roku, ale była to już formalność. Tocząca się wojna z Rosją Bolszewicką wymagała zdecydowanych i szybkich działań. Również dlatego pierwsze maszyny włoskie były dostarczone do Warszawy gotowe z Włoch, aby mogły jak najszybciej wejść do walki. Przewaga techniczna włoskich samolotów nad powszechnie używanymi wówczas Albatrosami była ogromna. Czas lotu był dwukrotnie dłuższy i przekraczał 4 godziny.

Umowa zakładu w Lublinie na produkcję ogromnej wówczas liczby samolotów (300 sztuk) była wielkim sukcesem jej właścicieli, ale także dużym wyzwaniem. Na czele nowego działu stanął sam Kazimierz Arkuszewski. Dla nowych hal produkcyjnych zakupiono kolejne tereny. Powierzchnia zakładu zwiększyła się od nieco ponad 1 ha do 14 ha. Pod zadaszeniem znalazło się 10 000 m kwadratowych. Zakład miał wówczas 51 budynków. Hale produkcyjne działu lotniczego miały powierzchnię około 3000 m kwadratowych. Na potrzeby nowej produkcji właściciele zakupili nową lokomobilę o mocy 155 KM i elektrownię o mocy 409 KM. Zbudowano wodociąg i zbiorczą kanalizację. Zorganizowano wydziały: produkcji pomocniczej, gdzie wykonywano wzorniki i szablony oraz wydział półfabrykatów części metalowych (okucia, zbiorniki paliwa, łoża silników i ich osłony). Większość nowo zakupionego gruntu przeznaczono na pole wzlotów. W 1921 roku fabryka zatrudniała około 600 osób, w tym około pięćdziesięciu inżynierów i techników. Miesięczna zdolność produkcyjna wynosiła: 40 ton wyrobów żelaznych, 4 tony wyrobów miedzianych, 7 ton wyrobów z warsztatów mechanicznych i 10 sztuk samolotów. To był naprawdę wielki i nowoczesny zakład produkcyjny. Adres; Lublin ul Fabryczna 26.

Pierwszy samolot Ansaldo A-300 zbudowany w Lublinie został oblatany w dniu 15 czerwca 1921 roku. Według gminnej opinii, jakość wykonywanych w Lublinie samolotów była niska. Doszło do kilku katastrof. Spowodowało to zmniejszenie zamówienia. W poszczególnych latach zbudowano; 1921r. - 14 maszyn, 1922r. - 22 maszyny, 1923r. - 60 maszyn, 1924r. - do chwili wstrzymania produkcji 36 maszyn. Faktem jest, że w 1921 roku podczas wykonywania ewolucji zginął as światowego lotnictwa, pilot Adam Haber-Włyński, a w 1922 roku w wyniku oderwania skrzydeł śmierć ponieśli chorąży J. Ryba i sierżant W. Górski. W związku z tym lubelskie samoloty nie cieszyły się dobrą sławą. W 1924 roku przeprowadzono śledztwo i sporządzono raport, który stwierdził, że na 110 samolotów 18 uległo wypadkom i było 9 ofiar śmiertelnych, ale tylko jeden z winy zakładu. Zdecydowaną winą należy obarczyć wadliwe i niedopracowane silniki włoskie. Same włoskie płatowce miały błędy konstrukcyjne. Były przystosowane do eksploatacji w klimacie suchym i nie miały żadnego zabezpieczenia przed wilgocią. Stosowane kleje nie były odporne na znaczną wilgoć i niskie temperatury, czego początkowo nie brano pod uwagę. Dopiero po czasie zorientowano się, iż polskie drewno stosowane do wyrobów samolotów ma inne własności niż drewno włoskie. Dlatego w wytwórni uruchomiono laboratorium. Drewno poddawano wnikliwej klasyfikacji już w tartakach, a następnie w Lublinie poddawano długiemu procesowi suszenia i sezonowania. O innej stali; rurkach, drutach, okuciach wiedzano już od początku, że polskie huty nie produkują dokładnie takiej stali jaką używano we Włoszech. Polskie huty dopiero zaczynały opanowywać wyrób różnych gatunków stali. Trzeba także dodać, że w procesie przygotowania do produkcji nie uczestniczyli specjaliści z Włoch. Mimo, że wytwórnia nie zbudowała 300 samolotów, to budowa 110 maszyn była także dużym sukcesem, a przede wszystkim pozwoliła uzyskać ogromne doświadczenie w produkcji seryjnej nowoczesnych samolotów. Samoloty Ansaldo A-1 „Balilla” w amerykańsko-polskiej Eskadrze Kościuszkowskiej walnie przyczyniły się do powstrzymania wielkiej konnicy analfabety Budionnego.

Dane techniczne samolotu myśliwskiego Ansaldo A-1 „Balilla” 1917r. liczba miejsc: 1 typ: jednosilnikowy dwupłatowiec konstrukcja: konstrukcja mieszana z przewagą drewna, pokrycie sklejką oraz płótnem rozpiętość: 7,68 m długość: 6,84 m wysokość: 2,53 m masa własna: 625 kg masa startowa: 870 kg prędkość maksymalna: 220 km/h zasięg: 525 km czas lotu: 4,5 h zespół napędowy: silnik rzędowy FIAT SPA-6A o mocy 162 kW (220 KM) uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe Vickers kalibru 7,70 mm stałe synchronizowane, bomby 2

Dane techniczne samolotu rozpoznawczo-bombowego Ansaldo A-300 1919r. liczba miejsc: 2 (pilot, obserwator) typ: jednosilnikowy dwupłatowiec konstrukcja: konstrukcja mieszana z przewagą drewna, pokrycie sklejką oraz płótnem rozpiętość: 11,24 m długość: 8,75 m wysokość: 2,97 m masa własna: 1140 kg masa startowa: 1825 kg prędkość maksymalna: 200 km/h zasięg: 500 km czas lotu: 3 h zespół napędowy: silnik rzędowy 6-cylindrowy FIAT A.12 bis o mocy 235 kW (320 KM) uzbrojenie: 4 karabiny maszynowe kalibru 7,70 mm, bomby o łącznej masie 190 kg

Jeszcze w sierpniu 1921 roku w biurze technicznym wytwórni opracowano projekt dwu-miejscowego samolotu rozpoznawczo-bombowego, jednopłatowego, napędzanego silnikiem FIAT A.12 bis o mocy 320 KM. Samolot oznaczono ARLA-1 od nazwisk właścicieli: Kazimierza Arkuszewskiego i Teofila Laśkiewicza. Do budowy prototypu jednak nie doszło.

Na wskutek wspomnianego raportu, ze swojej strony wytwórnia poprawiła system kontroli i wprowadziła szereg zmian w procesie produkcji. Dokonano także zakupu nowoczesnych obrabiarek. Działania firmy i jej osiągnięcia spowodowały, że wytwórnia bez problemu uzyskała w 1924 roku zamówienie na produkcję licencyjną francuskich samolotów liniowych Potez XV, których wyprodukowano 100 w okresie 1925-1926. Przy produkcji tych samolotów na miejscu w Lublinie przebywała grupa techników i inżynierów francuskich. Samoloty te były równoczesne produkowane w Białej Podlaskiej w zakładach PWS – Podlaska Wytwórnia Samolotów. Był to pierwszy i nie jedyny w Polsce przypadek, kiedy w dwóch wytwórniach był produkowany ten sam samolot. W ten sposób wytwórnie konkurowały ze sobą pod względem jakości swoich wyrobów.

Samolot Potez XV był aeroplanem stosunkowo młodym i udanym, jednak konstrukcyjnie raczej przestarzałym. Poprawny w pilotażu. Nie mógł jednak zagościć w lotnictwie długo, bo już pojawiały się konstrukcje metalowo-drewniane lub całkowicie metalowe.

Dane techniczne samolotu rozpoznawczo-bombowego Potez XV 1923r. liczba miejsc: 2 (pilot, obserwator) typ: jednosilnikowy dwupłatowiec konstrukcja: konstrukcja drewna, pokrycie sklejką oraz płótnem rozpiętość: 11,24 m długość: 8,75 m wysokość: 2,97 m masa własna: 1140 kg masa startowa: 1825 kg prędkość maksymalna: 200 km/h zasięg: 500 km czas lotu: 3 h zespół napędowy: silnik rzędowy 6-cylindrowy FIAT A.12 bis o mocy 235 kW (320 KM) uzbrojenie: 4 karabiny maszynowe kalibru 7,70 mm, bomby o łącznej masie 190 kg

W 1925 roku, przeżywszy zaledwie 54 lata zmarł Teofil Emeryk Laśkiewicz. Został pochowany w grobowcu rodzinnym w Lublinie przy ulicy Lipowej. Jego śmierć wywołała nieskrywany smutek niemal w całym Lublinie. Udziały w firmie po ojcu odziedziczył jego syn Roman Laśkiewicz, wówczas zaledwie 22 letni młodzieniec.

W tym okresie w wytwórni uruchomiono jeszcze dwa istotne dla zakładu programy. Pierwszym było zorganizowanie własnego biura konstrukcyjnego samolotów. Właściciele wytwórni lotniczych, nie tylko w Lublinie, ale także w Poznaniu i Białej Podlaskiej, boleśnie odczuli, że nie można funkcjonować licząc tylko na zamówienia rządowe na produkcję licencyjną. Produkcja samolotów była wciąż specyficzna. Rynek zbytu w Polsce był ograniczony, a tylko z własnymi konstrukcjami lotniczymi można było szukać nabywców za granicami kraju. Budowa seryjna samolotów w małej ilości była mało opłacalna, gdyż samolot w sprzedaży musiał być drogi i niewielu było na niego stać. Przy produkcji masowej, można było skalkulować cenę niższą, znaleźć większą liczbę chętnych do zakupu, a jednocześnie pokonać konkurentów. W 1924 roku Ministerstwo Spraw Wojskowych ogłosiło konkurs na ciężki wielosilnikowy samolot bombowy dla Wojska Polskiego. Pracownik biura konstrukcyjnego, Jerzy Rudnicki zaprojektował dwusilnikowy, dwupłatowy samolot bombowy, który oznaczono Lublin R-VII Odwet. Konstrukcja samolotu była mieszana. Jako napęd przewidziano dwa silniki rzędowe, 6-cylindrowe FIAT A.12 bis o mocy 235 kW (320 KM), którymi wytwórnia dysponowała. Załoga miała składać się z pilota i trzech-czterech obserwatorów-strzelców. Projekt wysłany pocztą zaginął. Ostatecznie, żaden z projektów nie wszedł nawet w fazę budowy modelu.

Drugą inicjatywą było podjęcie produkcji nadwozi samochodów osobowych, autobusów i ciężarówek. Zwróćmy uwagę, że zdolności produkcyjne wytwórni w Lublinie wynosiły 10 sztuk samolotów w miesiącu. Tych zdolności nie wykorzystywano. Dlatego pójście w sektor motoryzacyjny był dobrym posunięciem. W okresie 1924-1933 „Zakłady Metalowe Plage i Laśkiewicz w Lublinie” produkowały karoserie autobusów Somua i Ursus AW oraz ciężarówek Ursus A. Z kolei w czasie 1925-1931 budowano także samochody osobowe na podwoziach importowanych „Chrysler”, „Buick”, „Hotchkiss”, „Auburu”, określane jako luksusowe. Zakład kupował kompletne podwozia z układem jezdny oraz silnikami i na nich wznosił nadwozia. Kontynuowano również produkcję kotłów parowych dla parowozów, statków i kotłowni.

Po zakończeniu produkcji samolotów Potez XV wytwórnia otrzymała kolejne zlecenie na licencyjną produkcję samolotów liniowych Potez XXV, których wyprodukowano 150 w okresie 1928-1931. Także i ten typ był równolegle produkowany w Lublinie i Białej Podlaskiej w zakładach PWS – Podlaska Wytwórnia Samolotów.

W 1927 roku inżynier Jerzy Rudnicki, jako uzdolniony konstruktor lotniczy, został mianowany głównym konstruktorem biura. Jerzy Rudnicki był absolwentem wyższej szkoły lotniczej w Paryżu. Od tej pory nastaje epoka lubelskich konstrukcji. W połowie 1927 roku powstał plan samolotu, który otrzymał oznaczenie Lublin R.VIII. Przy samolocie pracowali także inżynierowie Jerzy Dąbrowski i Antoni Uszacki. Samolot miał spełniać wymogi maszyny rozpoznawczo-bombowej, które w Polsce nazywano także liniowymi. Projekt przedstawiono Ministerstwu Spraw Wojskowych. W dniu 14 grudnia 1927 roku wytwórnia podpisała umowę na zbudowanie trzech prototypów. Pierwszy prototyp był gotowy już 8 lutego 1928 roku, jednak z powodu opóźnień w dostawach francuskich silników Farman 12 WE o mocy 404 kW (550 KM) pierwszy lot wykonano 15 marca 1928 roku. Następnie samolot odleciał do Warszawy na badania w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. Maszyna otrzymała pozytywną opinię z zaleceniem zamontowania mocniejszego zespołu napędowego. We Francji zakupiono silniki Lorraine-Dietrich o mocy 478 kW (650 KM). W te silniki wyposażono drugi prototyp, który oznaczono Lublin R.VIII/2 i oblatano w lipcu 1928 roku. Samolot ten stał się wzorcem maszyn seryjnych. W tym czasie pozyskano podobne silniki lotnicze Hispano-Suiza także o mocy 478 kW (650 KM). W dniu 13 marca 1929 roku zakład podpisał umowę na budowę pierwszej serii złożonej z 4 maszyn. Wszystkie maszyny powstały do połowy 1930 roku. W tym czasie wojsko zaczęło podważać sens budowy kolejnych samolotów i trwonienia państwowych pieniędzy, w sytuacji kiedy wojsko dysponowało wystarczającą ilością samolotów rozpoznawczo-bombowych (liniowych). Zaczęto nawet podważać spełnianie wymagań przez konstrukcję. Właściciele firmy nie złożyli łatwo broni. W kwietniu 1930 roku zwrócono się do dowództwa Marynarki Wojennej z ofertą przebudowy czterech samolotów Lublin R.VIII na samoloty wodne z podwoziem pływakowym. Ostateczną umowę zawarto w dniu 26 lutego 1932 roku. Samoloty te czasami nazywano Lublin R.VIII hydro. Łącznie z prototypami wyprodukowano 9 samolotów Lublin R.VIII wszystkich odmian. W październiku 2015 roku w Zatoce Puckiej odnaleziono zachowane w dobrym stanie śmigło samolotu Lublin R.VIII hydro oraz 12-cylindrowy jego silnik.

Dane techniczne samolotu rozpoznawczo-bombowego Lublin R.VIII 1928r. liczba miejsc: 2 (pilot, obserwator) typ: jednosilnikowy dwupłatowiec konstrukcja: konstrukcja mieszana z przewagą drewna, pokrycie sklejką oraz płótnem. Podwozie było klasyczne stałe z płożą ogonową. W wersji wodnej były dwa pływaki metalowe wielogrodziowe firmy Short przymocowane

do płata dolnego. Każdy z pływaków miał wyprofilowane dno i ster wodny. rozpiętość: 17,00 m długość: 11,12 m (z pływakami 13,20 m) wysokość: 4,50 m (z pływakami 5,33 m) masa własna: 2200 kg (z pływakami 2 800 kg) masa startowa: 4200 kg prędkość maksymalna: 220 km/h (z pływakami 200 km/h) zasięg: 1500 km czas lotu: 7,5 h zespół napędowy: silnik rzędowy 12-cylindrowy Lorraine-Dietrich o mocy 478 kW (650 KM) lub Hispano-Suiza także o mocy 478 kW (650 KM) uzbrojenie: 3 karabiny maszynowe kalibru 7,69 mm, bomby o łącznej masie 300 kg

W 1929 roku został oblatany prototyp samolotu pasażerskiego Lublin R.IX, który był oparty na konstrukcji R.VIII. Samolot został zaprojektowany przez Jerzego Rudnickiego pod koniec 1928 roku. W tym czasie linie lotnicze, a także Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, poszukiwały samolotu pasażerskiego. Przebudowa samolotów bojowych na transportowe (pasażerskie i towarowe) w całym świecie jest kierunkiem dojsć powszechnym. Konstrukcje sprawdzone w wojsku, były dużo chętniej przyjmowane przez pasażerów, jako bardzo bezpieczne. Tym bardziej, że samoloty transportowe nie muszą wykonywać figur wyższego pilotażu. W samolocie Lublin R.IX pozostawiono kabinę pilota odkrytą. Kabinę pasażerską umieszczono we wnętrzu podwyższonego kadłuba. Kabina jednak nie była na tyle wysoka, aby przyjąć w niej pozycję stojącą. We wnętrzu zamontowano parami sześć foteli, a w burtach umieszczono drzwi i okna. Do napędu wykorzystano silnik gwiazdowy Gnôme-Rhône Jupiter 9A o mocy 353 kW (480 KM). Prototyp został oblatany w dniu 18 kwietnia 1929 roku. Samolot został pokazany na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w czerwcu 1929 roku. Konstrukcja jednak nie zyskała uznania wśród potencjalnych nabywców. Władze Polskich Linii Lotniczych LOT automatycznie porównywała samolot Lublin R.IX do samolotów Fokker F-VIIA/1m oraz Junkers F-13. Zwracano uwagę na niższe osiągi (prędkość max 175 km/h, zasięg 700 km) oraz bardziej pracochłonną obsługę. Samolot wstawiono do hangaru sterowcowego na lotnisku Ławica, a po kilku latach skasowany.

W okresie 1929-1930 zakłady wyprodukowały na podstawie licencji zakładów Fokkera 11 samolotów pasażerskich Fokker F-VIIB/3m oraz dalsze 20 w samodzielnie rozwiniętej wersji bombowej. Przepuszczalnie powstało jeszcze 9-10 maszyn zbudowanych dla Francji i Belgii. Samoloty te trafiły do PLL LOT i Wojska Polskiego gdzie były używane między innymi do wykonywania desantów spadochronowych. Wytwórnia w Lublinie zaoferowała wojsku wersję Fokker F-VIIB/3m na podwoziu pływakowym, uzbrojonego w torpedę lotniczą o masie 800 kg. Węzeł do mocowania i zrzutu torpedy opracował inżynier W. Świątecki. Jednak Marynarka Wojenna nie złożyła zamówienia.

Dane techniczne samolotu wielozadaniowego Fokker F-VII/3m 1929r. liczba miejsc: 2-3 lotników typ: jednosilnikowy górnopłat konstrukcja: konstrukcja mieszana, skrzydła drewniane, kadłub z rur stalowych rozpiętość: 21,71 m długość: 14,56 m wysokość: 3,90 m masa własna: 2600 kg masa startowa: 4500 kg prędkość maksymalna: 185 km/h zasięg: 1240 km czas lotu: 5 h zespół napędowy: 3 silniki gwiazdowe 9-cylindrowe Wright J5B Whirlwind o mocy 3 x 162 kW (3 x 220 KM) uzbrojenie: 1 karabin maszynowy kalibru 7,70 mm na grzbiecie kadłuba, bomby o łącznej masie 1000 kg, w wersji pasażerskiej 10 osób

Zakład w Lublinie jednak nie zrezygnował z opracowania własnego samolotu pasażerskiego. W 1930 roku konstrukcję rozwinięto do samolotu pasażerskiego Lublin R.XI. Samolot powstał na konkurs Ministerstwa Komunikacji. Konkurentem był samolot Podlaskiej Wytwórni Samolotów PWS-21 bis. Samolot Lublin R.XI korzystał z rozwiązań zastosowanych w samolocie Fokker F-VIIB. Płatowiec przede wszystkim otrzymał pojedynczy płat o obrysie eliptycznym. Płat wykonano jako konstrukcję drewnianą. Powiększono także kadłub, który był wykonany ze spawanych rur chromomolibdenowych. Kabinę pilota przeniesiono do przodu i umieszczono pomiędzy silnikiem, a skrzydłami. Kokpit był całkowicie oszklony. W kokpicie były podwójne sterownice, więc samolot mogło pilotować dwóch lotników. Kabina pasażerska miała tylko 4 miejsca. Do napędu użyto jeden silnik gwiazdowy, który otoczono pierścieniem Townenda. Prototyp otrzymał znaki rejestracyjne SP-ACC i pierwszy lot wykonał 8 lutego 1930 roku. Po próbach zakładowych samolot w czerwcu 1930 roku przekazano do prób w PLL LOT na lotnisku Mokotów. Niestety, po kilku lotach samolot uszkodzono. Remont ukończono dopiero w 1931 roku. Wykonano na nim jeszcze kilka lotów i w lipcu 1931 roku ponownie rozbity. Konstrukcja nie została zamówiona przez linie lotnicze. Jednak na podstawie wniosków uzyskanych z prób samolotu pasażerskiego Lublin R.XI w 1931 roku Ministerstwo Komunikacji zamówiło w wytwórni nowy prototyp, który oznaczono Lublin R.XVI. Samolot oblatano w lutym 1932 roku i po próbach fabrycznych w maju tego roku wysłano do Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa (IBTL). Samolot stanął do konkursu razem z PWS-24, który był rozwinięciem PWS-21. Obaj konkurenci byli porównywalni i zbliżeni osiągam. Konkurs wygrał PWS-24, a samolot Lublin R.XVI zwrócono do Lublina celem wzmocnienia konstrukcji i zabudowy mocniejszego silnika Wright o mocy 365 KM. Wytwórnia nie modernizowała istniejącej maszyny, tylko zbudowała nowy prototyp, który oznaczono R.XVI a/2. Budowę rozpoczęto w listopadzie 1932 roku, ale oblatano dopiero 9 listopada 1933 roku. Samolot przeszedł pomyślnie próby w IBTL w 1934 roku i został skierowany do próbnej eksploatacji w PLL LOT. Próby trwały do 1935 roku, po których samolot nie zyskał akceptacji i w 1936 roku został skasowany. Faktem jest, że już w 1935 roku PLL LOT prowadził poważne rozmowy z firmą Lockheed dotyczące zakupu samolotów Lockheed L-10 Electra. Maszyn dwusilnikowej, całkowicie metalowej, z dobrym wyposażeniem nawigacyjnym.

Inżynier Jerzy Rudnicki korzystając z płatowca Lublin R.XVI opracował wersję sanitarną, która w nazwie otrzymała literę „b”. Samolot zabierał na pokład pilota, lekarza i dwóch chorych na noszach. Prototyp oblatano w maju 1933 roku i przekazano wojsku celem sprawdzenia jego przydatności. W dniach 1-4 czerwiec 1933 roku samolot zademonstrowano w Madrycie podczas VII Międzynarodowego Kongresu Medycyny Lotniczej, gdzie konstrukcja z Polski odniosła ogromny sukces, zdobywając pierwsze miejsce. W pokonanym polu zostały konstrukcje: francuski Potez 29, amerykański Ford Trimotor i

angielski Avro 564. Ten sukces spowodował, że Wojsko Polskie zamówiło 5 maszyn Lublin R.XVI b, które dostarczono w marcu 1935 roku.

Jeszcze w grudniu 1927 roku wytwórnia na własne ryzyko przystąpiła do opracowania samolotu łącznikowego, słusznie podejrzewając, że wkrótce wojsko ogłosi konkurs na tego typu maszynę. Projektem kierował inż. Jerzy Rudnicki. W 1928 roku wykonano dwa prototypy, jeden do prób statycznych, drugi do prób w locie. W grudniu 1928 roku prototyp przeszedł próby statyczne. Samolotem zainteresowało się Ministerstwo Spraw Wojskowych i w dniu 1 lutego 1929 roku drugi prototyp oznaczony jako Lublin R.XIII został oblatany mając na kadłubie znaki wojskowe. Ponieważ była zima wykonano także testy startu i lądowania z podwoziem w postaci nart. Samolot miał dobre własności lotne, dużą zwrotność, prawidłowo reagował na stery, a przy tym miał krótki rozbieg i dobieg. Samolot miał łatwo składane i rozkładane skrzydła. Dzięki temu można było maszyny schować nawet w niewielkiej stodole lub przetransportować drogami. Próby w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa (IBTL) w Warszawie na lotnisku Mokotowskim przeprowadzono w marcu 1929 roku. Samolot Lublin R.XIII okazał się zdolny do wykonywania pełnej akrobacji lotniczej. Na samolocie, na układzie wydechowym silnika zamontowano tłumik, który spowodował, że aeroplan lecący na wysokości 300 m prawie nie był słyszalny na ziemi. Wojsko złożyło zamówienie na pięć samolotów pierwszej serii próbnej. Samoloty otrzymały oznaczenie Lublin R.X-a.

Po zbudowaniu serii dla wojska wytwórnia w lipcu 1929 roku zbudowała samolot Lublin R.X-a w wersji rajdowej, który otrzymał rejestrację SP-ABW, nr seryjny 52.7. Samolot miał kilka istotnych zmian. Każdy cylinder otrzymał własny wydech. Zbiornik paliwa był tak duży, że pozwalał na 15-godzinny lot. Maszynę pokazano na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. Potem samolot otrzymał dodatkowo obudowany silnik pierścieniem Townenda i metalowe śmigło. W wyposażeniu pojawił się sztuczny horyzont i busola żyroskopowa. Instalacja paliwowa została po raz kolejny powiększona umożliwiając wydłużenie czasu lotu do 18 godzin. Zmieniono wówczas oznaczenie samolotu na Lublin R.X-a bis i dodano nazwę własną „Srebrny Ptak”. Samolot ten wykonał kilka dalekich przelotów. Między innymi Warszawa-Barcelona bez lądowania o długości 1800 km. W 1931 roku samolot wykonał lot dookoła Polski bez lądowania. Dystans 1650 km. Z kolei w 1932 roku samolot Lublin R.X-a bis „Srebrny Ptak” wykonał raj do Herad w Afganistanie pokonując dystans 14390 km. Jesienią 1933 roku samolot został uszkodzony. Już w kwietniu 1933 roku zbudowano podobny samolot, który został oznaczony Lublin R.XXIII (R.XIII Dr), choć bardziej jest znany jako Lublin R.XIII Dr i nazwa własna „Błękitny Ptak”. Był to samolot typowo rajdowy oparty na płatowcu Lublin R.XIII-b. Samolot otrzymał rejestrację SP-AJT. W dniach 21.10.-10.11.1935r. Załoga; S. Karpiński, W. Rogalski wykonała przelot na trasie Warszawa - Stambuł - Bagdad - Karaczi - Kalkuta - Bangkok - Preczubb. W tej ostatniej miejscowości samolot został uszkodzony podczas startu na grząskim lądowisku i planowany lot do Melbourne nie doszedł do skutku. „Błękitny Ptak” został przewieziony statkiem do kraju i skasowany w następnym roku.

Maszyny przekazane wojsku doposażono w ruchomy umieszczony na obrotnicy karabin maszynowy w tylnej kabine. Samoloty testowano w 2. pułku lotniczym na lotnisku Rakowice-Kraków. W grudniu 1929 roku wojsko przeprowadziło próby porównawcze trzech samolotów: PWS-5, PZL Ł-2 oraz Lublin R.X-a. Równorzędne, pierwsze miejsce zajęły PZL Ł-2 i Lublin R.X. Według innych opinii Lublin R.X był wyraźnie lepszy. Faktem jest, że wojsko złożyło zamówienie na samolot z Lublina. Zamówienie to zostało jednak anulowane, bo pojawił się zmodernizowany Lublin R.XIV. Łącznie zbudowano 7 samolotów Lublin R.X. Wszystkie one służyły w Wojsku Polskim przeważnie jako samoloty łącznikowe i dyspozycyjne. Wyposażono je w radiostację i urządzenie do podejmowania meldunków z ziemi podczas lotu.

Dane techniczne samolotu łącznikowego Lublin R.X 1929r. liczba miejsc: 2 typ: jednosilnikowy jednopłatowy górnopłat konstrukcja: konstrukcja mieszana, skrzydła drewniane, składane, kadłub z rur stalowych rozpiętość: 13,50 m długość: 8,30 m wysokość: 2,98 m masa własna: 900 kg masa startowa: 1370 kg prędkość maksymalna: 170 km/h zasięg: 750 km (wersja bis 2700 km) czas lotu: 18 h zespół napędowy: silnik gwiazdowe 9-cylindrowy Wright J5B Whirlwind o mocy 3 x 162 kW (3 x 220 KM) uzbrojenie: 1 karabin maszynowy kalibru 7,70 mm

Odmiana samolotu Lublin R.X była produkowana seryjnie pod oznaczeniem Lublin R.XIII od 1930 roku i odniosła ogromny sukces. Samolot został przyjęty na uzbrojenie Wojska Polskiego, jako maszyna towarzysząca (łącznikowa). Początkowo samolot był produkowany pod oznaczeniem Lublin R.XIV, bo wytwórnia unikała nadania cyfry 13 z powodu przesądów panujących wśród załogi. W okresie 1930-1931 zbudowano 15 maszyn. W dalszym okresie samolot nieco zmodernizowano i został oznaczony Lublin R.XIII. Decyzję o takiej numeracji podjął osobiście inżynier Jerzy Rudnicki. W latach 1932-1935 zbudowano kolejne 273 maszyny w 11 pododmianach, różniących się wyposażeniem.

W 1930 roku na zamówienie Ligii (LOPiP) w jednym egzemplarzu powstał samolot sportowy, nawiązujący układem do samolotu Lublin R.X. Samolot oznaczono Lublin R.XII i otrzymał cywilną rejestrację. Wyposażony został w niewielki 5-cylindrowy silnik gwiazdowy Armstrong-Siddeley Genet o mocy 80 KM. Samolot pierwszy lot wykonał jesienią 1930 roku. LOPiP samolotu nie odebrała argumentując, że konstrukcja nie odpowiada ich potrzebom. Samolot kilka lat stał w hangarze, po czym został skasowany.

Wytwórnia w Lublinie miała własnych pilotów oblatywaczy, którzy przeprowadzali własne badania fabryczne. Badania państwowe przeprowadzano w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie na lotnisku Mokotów. Zakład w Lublinie nie tylko produkował gotowe samoloty, ale także zajmowała się ich remontami i dostarczała części zamienne użytkownikom. Wytwórnia prowadziła własną szkołę, która przygotowywała specjalistów zawodów lotniczych (stolarzy lotniczych, spawaczy,

operatorów obrabiarek drewna i metalu). Dyrekcja propagowała sport. Działał siatkarski klub sportowy, który grał w polskiej lidze.

Przekształcenie własnościowe wytwórni

Generał Ludomił Rayski, szef Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych prowadził taką politykę, aby cały Polski Przemysł Lotniczy skupić w rękach państwowych. Takie działanie miało dobre i złe strony. Jednak dla Zakładu Plage i Laśkiewicz oznaczało to upaństwowienie lub likwidację. W tym czasie wytwórnia w Lublinie miała bardzo nieprzychylną prasę. Wspominano zdarzenia sprzed ponad 10 lat, o „fatalnych” samolotach Ansaldo, które „rozsypywały się w powietrzu”. Utrwalano opinię, że Lublin produkował „latające trumny”. Miano pretensje, że zakład oprócz samolotów miał inną produkcję (samochody i kotły parowe), na które rzekomo czerpał fundusze z zaliczek na budowę samolotów. O samolotach R.XIII/R.XIV pisano, że nie mają żadnej wartości bojowej, bo mają tylko jeden karabin(!). I wiele innych. Działo się to w momencie realizacji zamówienia na 50 samolotów Lublin R.XIII-f. Wojsku dostarczono pierwsze 7 maszyn, a pod koniec 1935r., cofnięto zamówienie na pozostałe maszyny. W budowie były kolejne 18 samolotów. Zakład miał kłopoty finansowe. Według prasy już od 1926 roku. W 1936 roku zarząd firmy stwierdził, że należy zgłosić upadłość, po czym wytwórnia została znacjonalizowana, podejmując produkcję pod nazwą Lubelska Wytwórnia Samolotów – LWS. 18 samolotów Lublin R.XIII-f zostały ukończone, a wojsko złożyło zamówienie na kolejne 32 samoloty. Formalnie było tak, że z początkiem 1936 roku powstała państwowa spółka prawna pod nazwą „Lubelska Wytwórnia Samolotów”, która wydzierżawiła majątek z masy upadłościowej wytwórni „Zakłady Metalowe Plage i Laśkiewicz w Lublinie”, która zajmowała się produkcją lotniczą. Zlikwidowano działy produkcji żelaznej i miedzianej. Zlikwidowano także biuro konstrukcyjne, ale stosunkowo szybko się zreflektowano, iż to był błąd i biuro reaktywowano. Oczywiście w innym składzie personalnym. Naturalnie największe zmiany zaszły w naczelnym kierownictwie wytwórni. Organizacyjnie Lubelska Wytwórnia Samolotów podlegała Państwowym Zakładom Lotniczym w Warszawie. Co ciekawe, upaństwowienie wytwórni nie spełniło pokładanych w niej nadziei. Z perspektywy czasu trudno ocenić straty i korzyści z przeprowadzonych zmian. Najważniejsze jednak to to, że wytwórnia nie upadła i nadal budowała dobre konstrukcje.

Z chwilą upaństwowienia wytwórni w biurze konstrukcyjnym pracowano jeszcze nad kilkoma programami:

Lublin R.XV - Zaawansowany był program samolotu towarzyszącego Lublin R.XV, który był kontynuacją linii Lublin R.X. Pozostawiono silnik gwiazdowy 9-cylindrowy Wright Whirlwind J5Ab o mocy 162 kW (220 KM). Prototyp ostatecznie nie powstał.

Lublin R.XVII – to w zasadzie samolot Potez XXV z chowanym podwoziem w dolny płat, za pomocą układu mechanicznej przekładni poruszanej korbką. Spodziewano się wzrostu prędkości o 40 km/h. Projekt został na papierze.

Lublin R.XVIII – 1929r., trzy-silnikowy nocny bombowiec. W 1931r., projekt zmieniono na dwusilnikowy o mniejszych rozmiarach. Oferta jego budowy nie została przyjęta przez Departament Aeronautyki.

Lublin R.XIX – 1932r., samolot doświadczalny, powstał w celu przetestowania usterzenia motylkowego opatentowanego przez inż. Jerzego Rudlickiego. W 1932 roku opracowano projekt samolotu Lublin R.XIX z usterzeniem o dodatnim wzniosie oraz wersji R.XIX-a ze wzniosem ujemnym, będące modyfikacją produkowanego seryjnie samolotu towarzyszącego Lublin R.XIII. Usterzenie to, nazwane usterzeniem Rudnickiego znalazło zastosowanie w kilku konstrukcjach na świecie. Najbardziej znany to francuski odrzutowy samolot szkolny Fouga CM.170 Magister.

Lublin R.XXI – projekt 1934r., samolot towarzyszący, był rozwinięciem produkowanego seryjnie samolotu Lublin R.XIII. Od pierwowzoru 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 na papierze.

Lublin R.XXII – projekt 1931r., jednosilnikowy samolot torpedowy. Wzorowany na brytyjskiej konstrukcji tej klasy Vickers „Vildebeest”, samolot miał zastąpić bombowce Lublin R.VIII, które okazały się niezdolne do przenoszenia torped. Projekt pozostał jedynie na papierze.

Lubelska Wytwórnia Samolotów

Ze wszystkich programów realizowanych w chwili nacjonalizacji wytwórni polecono nadal kontynuować projekt samolotu morskiego Lublin R.XX (LWS-1), który wykonał pierwszy lot w dniu 10 kwietnia 1935 roku. Zmieniono oznaczenie maszyny na LWS-1 (Lubelska Wytwórnia Samolotów - pierwsza konstrukcja).

Na początku 30-lat Dowództwo Marynarki Wojennej poszukiwało ciężkiego wodnosamolotu torpedowo-bombowego. Ogłoszono konkurs. Wpłynęły trzy oferty: Państwowe Zakłady Lotnicze - projekt PZL-18, Podlaska Wytwórnia Samolotów - projekt PWS-62 oraz Lublin R.XX. Wojsko zamierzało zakupić jeden prototyp i 10 maszyn seryjnych i uzbroić w nie eskadrę torpedową. Prototyp miał być oblatany najpóźniej w trzecim kwartale 1933 roku. Samoloty seryjne miały być dostarczone w okresie 1934-1935. Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz przy programie Lublin R.XX wykorzystały doświadczenia uzyskane przy projektowaniu niezrealizowanego bombowca Lublin R.XVIII. W 1933 roku projekt, którym kierował Jerzy Rudnicki, był już daleko zaawansowany. Korzystano z wyliczeń aerodynamicznych zaoferowanych przez firmę Fokker, która miała dużo większe doświadczenie w budowie dużych samolotów.

Jesienią 1934 roku ogłoszono wyniki konkursu, który wygrał Lublin R.XX. W grudniu 1934 roku Departament Zaopatrzenia Aeronautyki złożył zamówienie na prototyp i 6 maszyn seryjnych. Zmniejszenie liczby samolotów wynikało ze szczupłości budżetu, a samoloty miały być lepiej wyposażone. Prototyp został ukończony już w czerwcu 1934 roku i w częściach został przewieziony na lotnisku w Pucku. Po montażu okazało się, że samolot „źle siedzi” na pływakach na wodzie. Jego tył był za ciężki. Dokonano niezbędnych poprawek i w dniu 10 kwietnia 1935 roku dokonano oblotu przez kpt. pil. Bolesława Filanowicza. Podczas lotów testowych wyszły na jaw inne mankamenty konstrukcji. Najważniejszą była mała sztywność kadłuba. Wytwórnia przystąpiła do modernizacji i w tym momencie wojsko zerwało umowę. Jedyne egzemplarz Lublin R.XX-a pozostał w wojsku jako LWS-1. Prowadzono na nim różne testy bojowe. Zrzucano z niego torpedy i bomby głębinowe, uzyskując dobre wyniki. Jeszcze wiosną 1935 roku opracowano ulepszony samolot, o lepszej aerodynamiczności z krótszymi płacami. Samolot oznaczono Lublin R.XX-b. Samolot nie wzbudził zainteresowania wojska. Ostatecznie prace nad samolotem LWS-1 przerwano w 1936 roku, kiedy pojawił się LWS-5, czyli LWS-4 na pływakach.

Samolot Lublin R.XX miał pięcioosobową załogę. Kabina radiotelegrafisty była całkowicie zakryta. Pozostałe kabiny były odkryte. W wersji R.XX-a wszystkie kabiny były całkowicie oszklone. Do napędu maszyny wykorzystano najmocniejsze wówczas silniki, jakimi dysponowała Polska: Bristol Pegasus II, o mocy 2 x 467 kW (2 x 635 KM). Silniki te miały najlepszy stosunek wagi do mocy, przy jednocześnie niskim zużyciu paliwa. Wodnosamoloty i łodzie latające są statkami powietrznymi dość specyficznymi pod względem aerodynamicznym. Dlatego prędkość max 250 km/h należy uznać za bardzo dobrą.

Dane techniczne samolotu bombowo-torpedowego Lublin R.XX – LWS-1 1935r. liczba miejsc: 5 typ: dwusilnikowy dolnopłat, wodnosamolot konstrukcja: konstrukcja mieszana, skrzydła drewniane kryte sklejką, kadłub z rur stalowych kryty blachą oraz płótnem. Podwozie pływakowe wykonane z metalu firmy Short. rozpiętość: 25,40 m długość: 15,90 m wysokość: 6,10 m masa własna: 4000 kg masa startowa: 6000 kg prędkość maksymalna: 250 km/h zasięg: 1200 km czas lotu: 6 h zespół napędowy: dwa silnik gwiazdowe 9-cylindrowy Bristol Pegasus II, o mocy 2 x 467 kW (2 x 635 KM). uzbrojenie: torpedy, bomby do 1000 kg, 4 karabiny maszynowe do obrony

Po sukcesie samolotu sanitarnego Lublin R.XVI z 1933 roku podobnym samolotem zainteresował się Polski Czerwony Krzyż (PCK). Aby program mógł odnieść sukces PCK nawiązało kontakt z Dowództwem Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, bo to ono miało samoloty utrzymywać i obsługiwać. W 1936 roku zawarto stosowne porozumienie i zlecono Lubelskiej Wytwórni Samolotów (LWS) opracowanie stosownej maszyny. Zamówiono prototyp do prób statycznych i drugi prototyp do prób w locie. Aby samolot spełnił swoje zadania musiał mieć możliwość bezpiecznego operowania na niewielkich, przygodnych lądowiskach o nawierzchniach gruntowych. Wstępny projekt opracował inż. Zbysław Ciołkosz w Warszawie. Samolot oznaczono LWS-2. Przyjęto układ górnopłat-zastrzałowy. Całkowicie zakryta kabina mieściła cztery osoby. Do napędu wykorzystano silnik gwiazdowy. Samoloty zostały zbudowane w 1937 roku. Lotny prototyp otrzymał rejestrację SP-ATP i pierwszy lot wykonano jesienią 1937 roku. Pilotem był Władysław Szulczewski. Próby fabryczne wypadły bardzo pomyślnie. Samolot poprawnie reagował na stery i był bardzo stateczny. Miał wyjątkowo krótki rozbieg i dobieg, który uzyskano dzięki bogatej mechanizacji płata wzorowanej na samolocie RWD-9. Na przedniej krawędzi natarcia skrzydła umieszczono wysuwane skrzela. Natomiast na spływie zastosowano klapo-lotki. Przy starcie i lądowaniu pełniły rolę szczelinowych klap, a w normalnym locie zwykłych lotek. Samolot przebazowano do Warszawy, gdzie przeszedł on testy w Instytucie Technicznym Lotnictwa. Potwierdziły one zalety maszyny i wydano mu świadectwo zdolności do eksploatacji jako samolot sanitarny. Kadłub wykonany z rur mieścił we wnętrzu kabinę dla czterech osób. Pilot miał sterownice z przodu po lewej stronie. Za nim przy rozkładanym stoliku i apteczce siedział lekarz. Reszta kabiny była zajęta przez dwie pary noszy dla chorych. Drzwi przez które wkładano chorych na noszach znajdowały się w lewej burcie. LWS-2 wziął udział w Międzynarodowym Konkursie Lotnictwa Sanitarnego w Esch-sur-Alzette w Luksemburgu, który odbywał się w dniach 1–4 lipiec 1938 roku, gdzie zajął pierwsze miejsce. PCK zamówiło 6 maszyn, ale nie zostały one zbudowane. Jedyne samolot LWS-2 w maju 1938 roku przekazano Wojsku Polskiemu. Samolot wziął udział w wojnie obronnej we wrześniu 1939 roku i na lotnisku w Krośnie został zdewastowany przez Niemców.

Dane techniczne samolotu sanitarnego LWS-2 1937r. liczba miejsc: 4 typ: jednosilnikowy górnopłat konstrukcja: konstrukcja mieszana, skrzydła drewniane kryte sklejką i płótnem, kadłub z rur stalowych kryty blachą oraz płótnem. rozpiętość: 13,00 m długość: 9,05 m wysokość: 2,84 m masa własna: 1185 kg masa startowa: 1680 kg prędkość maksymalna: 206 km/h zasięg: 500 km czas lotu: 2,5 h zespół napędowy: silnik gwiazdowe 9-cylindrowy Wright J5B Whirlwind o mocy 3 x 162 kW (3 x 220 KM) uzbrojenie: nie dotyczy

Samolot LWS-3 Mewa to najslawniejsza konstrukcja Lubelskiej Wytwórni Samolotów, a co ważne zbudowana w dużej liczbie. Samolot powstawał w Warszawie pod kierunkiem konstruktora inż. Zbysława Ciołkosza, jako PZL P-40. Jako napęd preferowano silnik G-1620bis lub polski silnik „Foka” o mocy około 400 KM. Pierwsze szkice konstruktor wykonał w 1935 roku. Kiedy inż. Zbysław Ciołkosz przenosił się do Lublina, zabrał projekt ze sobą. Tutaj samolot otrzymał oznaczenie LWS-3 Mewa i został przeprojektowany pod mocniejszy silnik. Samolot powstawał jako obserwacyjny w nowej formule: miał prowadzić korektę ognia dalekiej artylerii oraz prowadzić bliskie rozpoznanie nad terytorium nieprzyjaciela, na głębokość do 100 km. Jego konstrukcja nawiązywała do zwycięskiego w Challenge'u 1934 roku, RWD-9 oraz do sanitarnego LWS-2. Po raz pierwszy w

tego typu samolocie zastosowano kryte kabiny: pilota i obserwatora, który dla obsługi aparatu fotograficznego i karabinu mógł oszklenie otwierać. Dodatkowo przy oprofilowanym podwoziu umieszczono kolejne stałe karabiny maszynowe, które strzelały do przodu poza tarczą śmigła. Rozwiązanie to okazało się jednak niepraktyczne, bo podczas lądowania mocowanie karabinów się luzowało i odkształcało. Atrybutem obronnym samolotu miała być jego wysoka prędkość. Samolot był dobrze wyposażony: radiostacja łączności, aparat fotograficzny, rakiernica, bomby oświetlające, reflektor sygnalizacyjny, system podejmowania meldunków z ziemi. Wojsko zamówiło trzy prototypy.

Po głośnej katastrofie samolotu LWS-6 Żubr w dniu 7 listopada 1936 roku (o czym poniżej) inż. Zbysław Ciołkosz odszedł z wytwórni, a na czele projektu LWS-3 stanął inż. Jerzy Teisseyre. Płatowiec był gotowy w listopadzie 1937 roku, ale opóźniła się dostawa silników Hispano-Suiza 14AB o mocy 493 kW (670 KM). Wówczas zdecydowano się na silniki Gnôme-Rhône 14M01 o mocy 485 kW (660 KM).

Prototyp został oblatany w marcu 1938 roku, a we wrześniu 1938 roku przeprowadzono testy w Instytucie Technicznym Lotnictwa. Potwierdziły one bardzo dobre osiągi samolotu. Nieco mniejsza okazała się prędkość max samolotu. Projekt uzyskał akceptację wojska i miał być uzupełnieniem samolotów RWD-14 Czapla i Lublin R-XIII. Następnie (25 listopad 1938 rok – 11 grudzień 1938 rok) samolot wraz z innymi polskimi konstrukcjami zademonstrowano na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu pod oznaczeniem PZL „Mewa”.

Drugi prototyp otrzymał ciekawe rozwiązanie usterzenia pionowego, które podczas lotu można było obniżyć. Dzięki temu tylne pole ostrzału było nieograniczone. Dodatkowo okazało się, że maszyna jest bardziej zwrotna i łatwiej wychodzi z korkociągu. Z powodu konieczności szybkiego uruchomienia produkcji seryjnej, rozwiązanie to planowano zastosować w LWS-7 Mewa II.

Trzeci prototyp był wzorcem produkcyjnym.

Pod koniec 1938 roku Wojsko Polskie zamówiło 200 sztuk. Produkcję uruchomiono w 1939 roku, a pierwsze kilka samolotów było przekazanych wojsku z początkiem sierpnia 1939 roku. Kolejne około 20 maszyn, czekało na francuskie piasty do śmigieł, które okrężną drogą próbowano dostarczyć do Lublina, ale było już za późno. Kilka maszyn wzięło udział w Wojnie Obronnej. Planowano również stworzenie wersji LWS-3 B przeznaczonej dla Bułgarii, oraz wersji pływakowej LWS-3 H, planowanej na 1940 rok. Samolotem poważnie interesowała się Szwecja i Egipt. Dalszym rozwinięciem konstrukcji LWS-3 Mewa miał być samolot LWS-7 Mewa II.

Dokumentację techniczną samolotu LWS-3 Mewa wywiózł do Bułgarii dyrektor Lubelskiej Wytwórni Samolotów inż. Aleksander Sipiowicz.

Dane techniczne samolotu obserwacyjnego LWS-3 Mewa 1938r. liczba miejsc: 2 typ: jednosilnikowy górnopłat konstrukcja: konstrukcja mieszana, skrzydła i usterzenie drewniane, kadłub kratownica spawana z rur rozpiętość: 13,45 m długość: 9,50 m wysokość: 2,65 m masa własna: 1750 kg masa startowa: 2450 kg prędkość maksymalna: 360 km/h zasięg: 700 km czas lotu: 3 h zespół napędowy: silnik gwiazdowe 9-cylindrowy Wright J5B Whirlwind o mocy 3 x 162 kW (3 x 220 KM) uzbrojenie: 1 ruchomy karabin maszynowy PWU FK wz. 37 kal. 7,92 mm obserwatora

Samolot LWS-4 Żubr to konstrukcja, która zmaterializowała się w Lublinie. Historia tego samolotu rozpoczyna się w Warszawie. W Państwowych Zakładach Lotniczych (PZL) w 1933 roku Ministerstwo Komunikacji złożyło zamówienie na dwu-silnikowy samolot pasażerski dla PLL LOT. Miał on zastąpić starzejące się samoloty Fokkery F-VII B/3m. Projektem, który otrzymał oznaczenie PZL-30, zajął się inż. Zbysław Ciołkosz. Prace posuwały się systematycznie. W 1934 roku, PLL LOT zdecydował się jednak na zakup samolotów amerykańskich Lockheed L-10 Electra oraz Douglas DC-2 i zamówienie na PZL-30 zostało anulowane. W tym czasie prototyp był prawie ukończony. Samolotem zainteresowało się Ministerstwo Spraw Wojskowych, zlecając przeróbkę PZL-30 na samolot bombowy. Samolot przeprojektowano i nadano mu nowe oznaczenie PZL-30 B/I. Prototyp wyposażony w silniki gwiazdowe Pratt Whitney Wasp Junior o mocy 2 x 295 kW (2 x 400 KM). Pierwszy lot prototypu nastąpił w marcu 1936r., a oblatywaczem był kpt. Bolesław Orliński. Testy wykazały niezadowalające osiągi. Zdecydowano o zastosowaniu silników PZL-Bristol Pegaz VIII o mocy 2 x 500 kW (2 x 680 KM). Nowy samolot otrzymał oznaczenie PZL-30 B/II Żubr. Opracowano także wersję przeznaczoną na eksport, która otrzymała francuskie silniki Gnome-Rhone 14K. Produkcję seryjną planowano uruchomić w Lublinie. Inż. Zbysław Ciołkosz został mianowany tam kierownikiem komórki, która w rzeczywistości stała się nowym biurem konstrukcyjnym. W Lublinie samolot miał otrzymać oznaczenie LWS-6, ale w 1937r., ostatecznie nadano oznaczenie LWS-4. Oznaczenie LWS-5 przewidywano dla wersji pływakowej przeznaczonej dla Marynarki Wojennej.

Samolotem żywo interesowała się Rumunia, której delegacja przybyła do Polski w listopadzie 1936 roku. Przedstawiono jej samolot, który wówczas nosił oznaczenie LWS-6 Żubr. W dniu 7 listopada 1936 roku samolot wystartował do lotu pokazowego. Na pokładzie znajdowały się cztery osoby, w tym dwóch oficerów rumuńskich. Nic nie zapowiadało nieszczęścia. Podczas powrotu na lotnisko Mokotów jeden z silników został wyrwany ze skrzydła i samolot runął na ziemię grzebiąc wszystkich na pokładzie. Było to w miejscowości Michałowice koło Warszawy, zaledwie 8 km przed lotniskiem Mokotów. W miejscu upadku samolotu do chwili obecnej stoi pomnik ufundowany przez społeczeństwo rumuńskie, a ulica nosi nazwę Rumuńska. Komisja badająca wypadek stwierdziła wady konstrukcyjne skrzydła. Zastosowana wodoodporna sklejka typu bakelitowego (bardziej odporna na wilgoć) była mocowana do konstrukcji płata klejami mocznikowymi najmniej odpornymi na wilgoć. Po katastrofie Rumunia wycofała się planów.

W 1937 roku pod kierunkiem inż. Jerzego Teisseyre, samolot został przekonstruowany. Konstrukcja samolotu została wzmocniona. Dodatkowo wyposażono go w zdwojone usterzenie pionowe. W efekcie poprawek masa samolotu wzrosła, a przez to ładunek zabieranych bomb wyniósł tylko 660 kg. Poprawiony samolot prototypowy był w jednym egzemplarzu i pozostał w zakładach w Lublinie, celem dalszych modyfikacji.

Przygotowania do produkcji seryjnej czyniono już od 1936 rok. Latem 1937 roku rozpoczęto produkcję seryjną. Co ciekawe, budowano wersję oznaczoną LWS-4 A, która była wzmocniona, ale miała pojedyncze usterzenie pionowe. Zbudowano 15 maszyn, które przekazano wojsku w sierpniu i wrześniu 1938 roku. Ponieważ była to już konstrukcja przestarzała, a jej wartość bojowa była ograniczona, wojsko wcieliło maszyny do eskadr szkolnych. Użyłem zwrotu – konstrukcja przestarzała, ponieważ w tym czasie nowoczesne konstrukcje lotnicze były już wykonywane całkowicie z metalu (duraluminium), które odznaczają mniejszą masą, a większą wytrzymałością. Ktoś może zapytać – Dlaczego LWS nie budowała samolotów całkowicie metalowych? Ponieważ konstrukcje metalowe nie udowodniły swojej stuprocentowej przewagi nad konstrukcjami mieszaninami. Konstrukcje metalowe okazały się znacznie droższe w budowie, trudniejsze, a czasami nawet niemożliwe do naprawy. Konstrukcje oparte na metalowych rurkach są do chwili obecnej budowane na świecie dla tak zwanego małego lotnictwa.

Do tej samej rodziny samolotów należał wodnosamolot LWS-5. Kiedy w połowie 1936 roku przerwano prace nad wodnosamolotem bombowo-torpedowym LWS-1 (Lublin R.XX) Lubelska Wytwórnia Samolotów zaproponowała dowództwu Marynarki Wojennej opracowanie pływakowej wersji bombowca LWS-4 Żubr. Nowy samolot oznaczono LWS-5. Umowę podpisano 12 kwietnia 1937 roku. W grudniu 1937 roku Marynarka Wojenna zrezygnowała z LWS-5 i zakupiła włoskie samoloty Cant Z-506 B Airone.

Dane techniczne samolotu bombowego LWS-4 Żubr 1936r. liczba miejsc: 4 typ: dwusilnikowy górnopłat konstrukcja: konstrukcja mieszana, skrzydła i usterzenie drewniane, kadłub kratownica spawana z rur rozpiętość: 18,50 m długość: 15,40 m wysokość: 4,00 m masa własna: 4780 kg masa startowa: 6880 kg prędkość maksymalna: 340 km/h zasięg: 750 km czas lotu: 5 h zespół napędowy: dwa silniki gwiazdowe 9-cylindrowe, chłodzone powietrzem PZL-Bristol Pegaz VIIIIC o mocy 2 x 515 kW (2 x 700 KM) uzbrojenie: 5 karabinów maszynowych, bomby o łącznej masie 660 kg

Jeszcze przed wybuchem II wojny światowej w Lubelskiej Wytwórni Samolotów produkowano seryjnie samoloty obserwacyjne RWD-14 Czapla, które w Lublinie oznaczano LWS Czapla. Był to samolot typu towarzyszącego, przeznaczony do współdziałania w wojskami lądowymi. Czasami oznaczany także jako obserwacyjny, a jego uzbrojenie przeznaczone jest głównie do obrony przed atakami myśliwców. Samolot RWD-14 Czapla został opracowany w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie. Przygotowaniami do produkcji seryjnej w Lublinie kierował inż. Ryszard Bartel. Zbudowano 65 maszyn. W biurze konstrukcyjnym w Lublinie pracowano jeszcze nad jednym wielce obiecującym samolotem myśliwskim PZL-39 Sokół. Projekt do Lublina przywiózł inż. Zbysław Ciołkosz. Tutaj program miał kilka różnych oznaczeń, a to w związku z poszukiwaniem stosownego napędu. Największe nadzieje wiązano z projektowanym polskim, 8-cylindrowym, rządowym silnikiem PZL Foka. PZL-39 w założeniu miał być tanim myśliwcem operującym na niskich pułapach, zdolnym do osiągania prędkości około 400 km/h. Konstrukcja mieszana. Załoga jednoosobowa. Kabina miała być całkowicie kryta. Podwozie chowane. Uzbrojenie dwa karabiny maszynowe. Problemy z wyborem zespołu napędowego spowodowały, że nie powstał żaden prototyp.

Pole wzlotów

Według informacji z 1932 roku Lotnisko Lublin było prywatne. Współrzędne geograficzne – szerokość 51 stopni 14 minut długość 22 stopnie 35 minut. Wysokość 183 m n.p.m. Zboczenie magnetyczne -0 stopni 52 minuty. Lotnisko znajdowało się na południowo-wschodnich przedmieściach Lublina. Do centrum było 2 500 m. W bezpośrednim sąsiedztwie znajdowała się linia kolejowa Lublin-Chełm. W pobliżu była szosa do Zamościa. Zakład i lotnisko otaczały miejscowości: od północy-Tatary, Majdan Tatarski, od południa-Kośminek i Nowy Kośminek. Ze wschodu były pola orne folwarku Bronowice. Do rzeki Bystrzyca w kierunku zachodnim było około 800 m.

Na podejściu do pola wzlotów jedynymi poważnymi przeszkodami były kominy sąsiednich fabryk: z północy cztery kominy do wysokości 40 m, z południa szereg kominów do wysokości 46 m (elektrownia), z zachodu kominy do wysokości 36 m, a w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowania trzy-piętrowe zakładu.

Ze znaków orientacyjnych na środku pola wzlotów białe koło i napis Lublin oraz rękaw wiatru.

Wymiary pola wzlotów: 690 m x 360 m i było prostokątem. Duże pochylenie terenu w kierunku północno-zachodnim.

Nawierzchnia czarnoziem na podłożu gliniastym porośnięta trawą. Lotnisko dysponowała czterema zakładowymi hangarami z dużymi drzwiami (30 x 6, 10 x 4, 19 x 4,3 oraz 15 x 4,3 m). Lotnisko oferowało lotnikom i podróżnym: paliwo, smary, wodę, prąd (380 V, 220 V, 110 V), telefon, posterunek meteorologiczny, pomoc remontowo-techniczna. Do przystanku autobusowego było 800 m. Resztę pomocy można było uzyskać w mieście: stacja kolejowa (1 500 m), policja, pomoc medyczna, hotel, restauracja, poczta i telegraf (1 500 m), taksówki i dorożki.

Koniec Lubelskiej Wytwórni Samolotów

Koniec Lubelskiej Wytwórni Samolotów był bardzo smutny. W dniu 2 września 1939 roku o godzinie 7:30 wytwórnia i przykładowe lotnisko zostały zbombardowane i ostrzelane z broni maszynowej. Podczas tego ataku zginęło blisko 40 osób, a wiele innych zostało rannych. Straty w infrastrukturze wytwórni były niewielkie. Wytwórnia prowadziła produkcję do 10 września 1939 roku. W tym samym dniu ocalałe maszyny ewakuowano na lotnisko polowe oddalone od Łucka o 18 km. Tuż po przegranej wojnie obronnej Niemcy na terenie LWS utworzyli obóz koncentracyjny i obóz przymusowej pracy. Jeden z budynków wytwórni przerobiono na komorę gazową. Teren pola wzlotów został zabudowany barakami więziennymi. Już w trakcie masowych mordów ludności żydowskiej i polskiej oraz trwającej grabieży mienia w hangarach urządzono główne magazyny. Tutaj segregowano zrabowane dobra przed wysłaniem do Niemiec. Lubelska Wytwórnia Samolotów już nigdy się nie odrodziła.

Epilog

Zakłady Mechaniczne Emil Plage i Teofil Laśkiewicz w Lublinie to bez wątpienia pierwsza polska wytwórnia lotnicza, która wysławiła się kilkoma własnymi bardzo udanymi samolotami. Zakład dobrze opanował budowę konstrukcji samolotów obserwacyjnych, a także pasażerskich i bombowych. Można powiedzieć, że zakład wypracował własny styl konstrukcji. Kadłub opierano na przestrzennej konstrukcji stalowej wykonanej z rur chromowo-molibdenowe, łączonych metodą spawania. Jeśli samolot był jedno-silnikowy, łożo silnika było integralną częścią stalowej konstrukcji. Silnik obudowywano profilowaną blachą. Za silnikiem mieszczono główny zbiornik paliwa, a dalej kabinę załogi. Między kabiną załogi, a zbiornikiem paliwa oraz zbiornikiem paliwa a silnikiem umieszczano metalową przegrodę, która pełniła rolę przegrody ogniowej oraz konstrukcji siłowej. Kadłub częściowo pokrywano sklejką, ale przede wszystkim płótnem. Usterzenie o konstrukcji drewnianej pokrywano płótnem. Większość samolotów wytwórni była jednopłatowymi, umieszczonymi wysoko skrzydłami, czyli były to górnopłaty. Skrzydła wzmacniano zastrzałami. Konstrukcja skrzydeł była drewniana. Drewno pozwalało dużo łatwiej kształtować płyty pod względem obrysu i profilu aerodynamicznego. Struktura siłowa skrzydła opierała się na dwóch głównych dźwigarach, czasami z trzecim, tylnym dźwigarem pomocniczym. Skrzydło od krawędź natarcia do pierwszego dźwigaru było kryte sklejką. Reszta skrzydła oraz powierzchnie sterowe i klapy kryto płótnem. Podwozie standardowo było stałe z tylnym kółkiem lub płożą ogonową. Podwozie główne zawsze składało się z dwóch kół z pompowanymi oponami. Stosowano już amortyzatory. Co się tyczy podwozia, to w wytwórni pracowano już nad podwoziem chowanym przy pomocy układu mechanicznego. Pilot przy pomocy niewielkiej korbki wciągał je i wypuszczał. Inżynierowie z Lublina liczyli na wzrost prędkości samolotu z podwoziem chowanym nawet o 50 km/h.

Wytwórnia opracowała także kilka wodno samolotów. Co godne pochwalenia, to inżynierowie z Lublina nie próbowali budować własnych pływaków. Sięgnięto po konstrukcje stosowane w najlepszej wówczas wytwórni wodnosamolotów na świecie, brytyjskiej Short Brothers z Belfastu. Firma ta istnieje do chwili obecnej pod logo kompani Bombardier Aerospace. Zakupione przez Polskę pływaki były metalowe, wielogrodziowe, sprawdzone na wielu samolotach.

Z powodu braku polskich konstrukcji silników, wytwórnia w Lublinie stosowała napędy renomowanych producentów z Europy Zachodniej. Wybierano konstrukcje nie tylko o największej mocy, ale o dobrych parametrach eksploatacyjnych. Używano zarówno silniki rzędowe jak i gwiazdowe. Te drugie, w 30-latach XX wieku były bardzo popularne i cenione wyżej niż silniki rzędowe. Stosowano także pierścień Townenda, który poprawia chłodzenie silnika i aerodynamikę płatu. Wytwórnia stosowała dwu-łopatowe, drewniane śmigła, a nieco później wprowadziła dwu-łopatowe śmigła metalowe. W planach były śmigła o zmiennym ustawieniu kątów natarcia łopat.

Firma stosowała wyposażenie radiowo-nawigacyjne, tak zwaną awionikę, zgodnie z zamówieniami przyszłego użytkownika. Nie rozwijano własnych konstrukcji, gdyż w tak małej skali było to nieopłacalne. O tym, że wytwórnia miała dobre pojęcie o awionice wystarczy popatrzeć na konstrukcję samolotu dalekodystansowego Lublin R.X-a bis „Srebrny Ptak”, który wyposażono w sztuczny horyzont, busołą żyroskopową, podwójne wysokościomierze, prędkościomierze i dodatkowe opomiarowanie silnika. W innych konstrukcjach montowano radiostacje łączności.

Jednak największym sukcesem wytwórni w Lublinie było dobre opanowanie produkcji seryjnej i to w dużych seriach. Nigdy nie zdarzyło się, aby zakład nie wywiązał się w zawartych kontraktów. To strona zamawiająca stosunkowo często nie wywiązywała się z umów. Trudno tutaj kogo konkretnie oskarżać. Musimy pamiętać, że postęp techniczny w lotnictwie 30-lat XX wieku był ogromny. Samoloty latały coraz szybciej, ale przede wszystkim coraz dalej. To przez lotnictwo planeta Ziemia zaczynała się kurczyć.

Dzisiaj (2016r.) po zakładach lotniczych w Lublinie pozostało całkiem sporo obiektów. Przede wszystkim trzy hangary przy ulicy Wrońskiej. Kolejnym obiektem jest budynek, także przy ulicy Wrońskiej. Budynek był i jest piękny. Ma cztery kondygnacje. Pełnił rolę biura i obecnie także jest siedzibą kilku firm. Niestety budowla nie ma już kwadratowej wieży o wysokości około 25 m. Kolejne budynki przy ulicy Wrońskiej także pamiętają czasy świetności zakładów lotniczych. Niestety nie ma już bliźniaczego czterokondygnacyjnego budynku, który od północy zamykał ten kompleks urbanistyczny. Zachował się także budynek, który jest w narożniku ulicy Droga Męczenników Majdanku i torów kolejowych. Budowla jest dobrze widoczna z torów kolejowych. Zachował się także budynek sąsiedni, od strony ulicy Droga Męczenników Majdanku. Prawdopodobnie inne budynki stoją na fundamentach budowli zakładu. Na terenie nie ma już dwóch bocznic kolejowych. Ulica Droga Męczenników Majdanku została puszczona w wykopie, aby bezkolizyjnie, pod wiaduktem omijać tory kolejowe. Za czasów zakładu był tutaj zwykły przejazd kolejowy.