

Zakłady mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie

Samolot Lublin R-IX (1930) – samolot pasażerski

W 1929 r. inż. Jerzy Rudlicki zaprojektował w wytwórni Zakładach Mechanicznych Plage & Laśkiewicz samolot pasażerski Lublin R-XI. W opracowaniu projektu samolotu brał udział inż. J. Teisseyre.

Konstrukcja:

Płat eliptyczny, drewniany, niedzielony, o fokkerowskiej konstrukcji, trójdźwigarowy z podłużnicami między dźwigarami, z żebrami ze sklejki, całkowicie kryty sklejką. Kadłub kratownicowy, spawany z rur stalowych, kryty płótnem, przód kadłuba kryty blachą duralową. Wolnonośny górnopłat o konstrukcji mieszanej. Załoga- 2 osoby, pasażerów- 4. Kabiny zakryte. Usterzenie spawane z rur stalowych, kryte płótnem. Statecznik poziomy podparty zastrzałami. Podwozie klasyczne stałe.

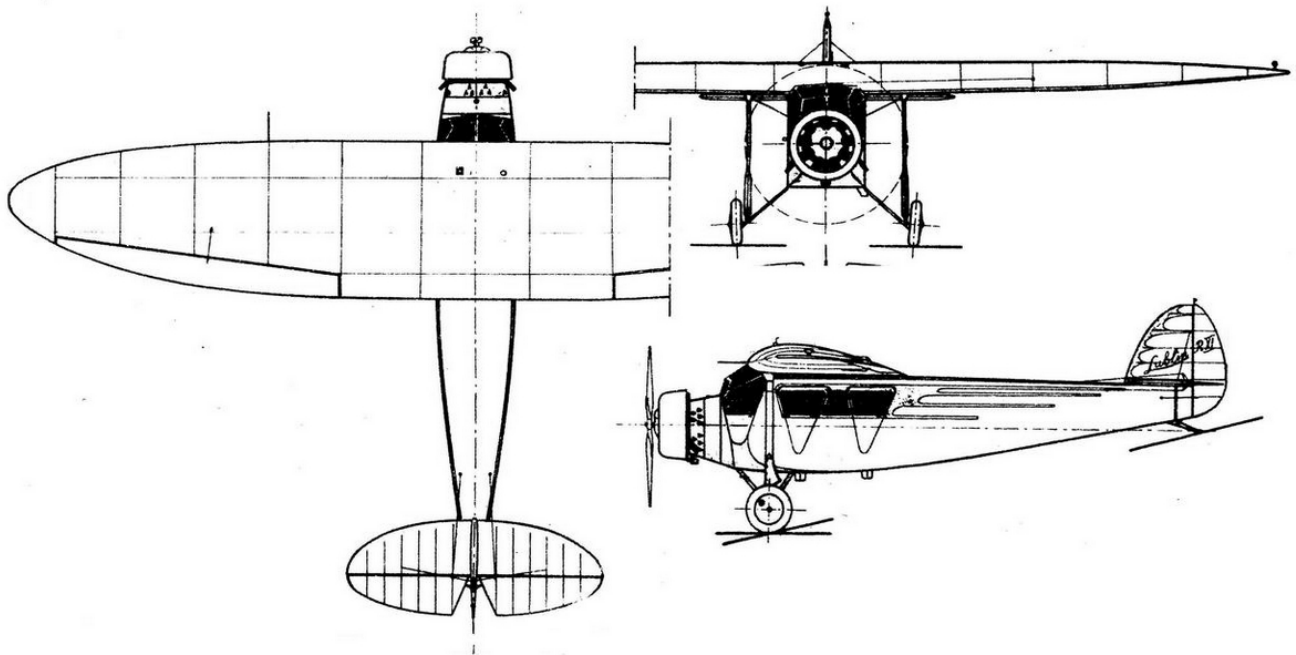
<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1687/126/Lublin-R-XI2>



Silnik - napęd stanowił dziewięciocylindrowy silnik rzędowy Wright Whirlwind J5 Wright "Whirlwind J5" o mocy nominalnej 162 kW (220 KM) i mocy startowej 176 kW (240 KM). Śmigło dwułopatowe, metalowe.

Dane techniczne R-XI (wg [2]):

Rozpiętość - 15,0 m, długość - 9,6 m, wysokość - 2,6 m, powierzchnia nośna - 30,0 m². Masa własna- 1210 (z wyposażeniem - 1310) kg, masa użyteczna - 733 kg, masa całkowita - 1943 kg. Prędkość max- 185 km/h, prędkość przelotowa - 168 km/h, prędkość minimalna - 90 km/h, wznoszenie - 1,8 m/s, pułap- 2800 m, zasięg - 730 km.



INFO dodatkowe:

Samolot został opracowany na konkurs Ministerstwa Komunikacji jako następcą używanego przez PLL "LOT" samolotu Junkers F-13. Konkurencyjnym samolotem był PWS-21 bis. Układ i konstrukcja R-XI były częściowo wzorowane na samolocie Fokker F-VIIB, budowanym w tym czasie z licencji w zakładach Zakładach Mechanicznych Plage & Laśkiewicz. Prototyp, o znakach rejestracyjnych SP-ACC, został oblatany 8.02.1930 r. Samolot w czerwcu 1930 r. został przekazany do prób w PLL "LOT". R-XI, został oblatany 8 lutego 1930 roku, w czerwcu rozpoczęto jego próby na liniach LOT. Po kolizji z samolotem sportowym na lotnisku mokotowskim w Warszawie prototyp powrócił do wytwórni, gdzie został wyremontowany. Niestety już w lipcu 1931 roku został rozbity na skutek błędu pilota podczas startu. Ponieważ okazał się konstrukcją nieudaną (miał słabe osiągi, gdyż jego masa własna była dużo większa niż zakładano w projekcie), z przeprowadzenia remontu zrezygnowano. Na podstawie wniosków z prób polecono wytwórni budowę nowego samolotu tej kategorii, będącego ulepszoną odmianą R-XI. Wytwórnia zaprojektowała samolot Lublin R-XVI.



Zaczęła się własna polityka prototypów. Departament lotnictwa cywilnego zamówił w trzech istniejących wytwórniach {PZL ,Biała, Lublin} trzy prototypy samolotów komunikacyjnych. Każdy typ inny, każdy w innej fabryce. Ośmielam się mniemać, że wskazane było wziąć jedną ekipę konstruktorów i kazać jej zrobić jeden prototyp. Gdyby okazało się, że jest zły-poprawić, aż wreszcie dojść do doskonałości. Tymczasem trzy ekipy popełniły te same błędy i robiły te same poprawki. Niewątpliwie konstruktorzy uczyli się przy tym,

owszem. Ale kosztowało to mnóstwo pieniędzy i pozwoliło pyskaczom rozpuścić języki na temat: Polska nic nie potrafi. Trzeba sprowadzić z zagranicy gotowe samoloty. Tak się zresztą stało. Z trzech prototypów nie wyszedł żaden!



Lublin, R-XI

