



Lublin R-XIII ma szansę znowu latać

Jarosław Mądro,
Politechnika Lubelska, entuzjasta lotnictwa

Dnia 15.07.2025 r. w gmachu Wydziału Mechanicznego Politechniki Lubelskiej podpisano list intencyjny w sprawie budowy latającej repliki samolotu Lublin R-XIII. Fundacja Lotniczy Lublin, Politechnika Lubelska oraz Miasto Lublin będą współdziałać w tym wyjątkowym projekcie.

Sygnatariuszami listu są Prezydent Miasta Lublin dr Krzysztof Żuk, Prorektor ds. cyfryzacji i komercjalizacji Politechniki Lubelskiej – dr hab. inż. Konrad Gromaszek, prezes Fundacji Lotniczy Lublin – mgr inż. Marek Gromaszek oraz wiceprezes Fundacji Lotniczy Lublin gen. bryg. w stanie spoczynku pil. dr inż. Ryszard Hać.

Nieco historii

Samolot Lublin R-XIII zaprojektował inż. Jerzy Rudlicki w 1930 r. Początkowo prowadzono prace nad projektami oznaczonymi R-XIV i R-XV. Obłot nowej maszyny został wykonany przez Władysława Szulczewskiego 5 czerwca 1930 r. Następnie przeprowadzono próby w Instytucie Badań Techniki Lotniczej. Po ich zakończeniu wyprodukowano serię 15 egzemplarzy samolotu R-XIV, które przekazano wojsku. Ostatni samolot z tej serii, oznaczony numerem 54.15 stał się prototypem samolotu R-XIII. Departament Aeronautyki w lipcu 1930 r. złożył zamówienie na 50 maszyn R-XIII.



Ryc. 1. Model Lublina R-XIII, rzut z góry



Ryc. 2-6. Na zdjęciach od lewej: prorektor PL K. Gromaszek, prezydent Miasta Lublin K. Żuk, konstruktor samolotów H. Wicki, dziekan Wydziału Mechanicznego H. Dębski, redaktor D. Majsak

Produkcję seryjną rozpoczęto 17 września 1931 r. Pierwszy Lublin R-XIIIA wszedł do służby 7 czerwca 1932 r. Wszystkie samoloty z serii A w liczbie 50 sztuk zostały zmodyfikowane i otrzymały oznaczenie R-XIIIB. Następnie opracowano wersje ulepszone aerodynamicznie: C i D.

W 1934 r. opracowano wersję z pływakami dla marynarki wojennej, oznaczaną R-XIIItter. Posiadała ona nieco zwiększone wymiary oraz ciężar, co niekorzystnie wpłynęło na aerodynamikę oraz osiągi modelu. Kolejna wersja – R-XIIIE miała wzmocniony płat i 4 wyrzutniki bombowe, jednak nie została skierowana do produkcji seryjnej. Ostatnią była wersja R-XIIIF produkowana od 1934 r.

Łącznie wyprodukowano 273 samoloty wszystkich wersji.

Konstrukcja

R-XIII to dwumiejscowy górnopłat zastrzałowy (parasol) z podwoziem stałym o konstrukcji mieszanej (stalowo-drewnianej).

Kadłub i łożo silnika spawane były z rur stalowych. Kadłub pokryty był płótnem oraz (z przodu i od góry) blachą duralową. Przed kabiną znajdował się zbiornik paliwa o pojemności 200 litrów. Tablicę przyrządów pilota wyposażono w busołę, sztuczny horyzont, obrotomierz, wskaźniki paliwa i oleju, zegar, dwa wysokościomierze, prędkościomierz z chyłomierzem i zakrętomierzem. W tylnej kabine była możliwość zabudowy aparatu do zdjęć pionowych i radiostacji. Pod kadłubem był umieszczony podchwytujący mel-dunków. W samolocie zastosowano dwa rodzaje silników: Škoda o masie 250 kg i Gnome-Rhône – 280 kg. Podwozie było dwukołowe z płożą ogonową. Morski Dywizjon Lotniczy Marynarki Wojennej używał R-XIIItter w wersji z pływakami (wodnosamolot) o masie własnej 998 kg.

Skrzydło o obrysie eliptycznym, dwudzielne, dwudźwigarowe, drewniane, pokryte było płótnem, wsparte na piramidce i zastrzałach, a lotki wyposażone zostały w kłapki odciążające.

Usterzenie spawane było z rur, kryte płótnem. Statecznik pionowy usztywniony został cięgnami stalowymi.



Ryc. 7. Przypiętowanie nawiązania współpracy uściskiem dłoni sygnatariuszy

Użycie bojowe

W 1939 r. w eskadrach polskiego lotnictwa obserwacyjnego było 150 samolotów R-XIII, w tym 50 w wersjach R-XIIID i R-XIIIC w jednostkach bojowych, po 30 sztuk w szkolnictwie i w rezerwie oraz około 40 sztuk w remontach.

W czasie kampanii wrześniowej 40 samolotów tego typu uległo zniszczeniu, a 10 udało się ewakuować do Rumunii. Jeden R-XIII wylądował w ZSRR, jeden na Węgrzech i jeden na Słowacji. Do dziś nie przetrwał żaden egzemplarz. Co prawda parę lat temu odnaleziono w Zatoce Puckiej pływak samolotu, ale poza tym nic więcej się nie zachowało.

Po latach

Tego lata podczas uroczystego podpisania listu intencyjnego związanego z projektem rekonstrukcji „Lublina” obecni byli przedstawiciele stron oraz goście – ludzie związani z lotnictwem, żywo zainteresowani przedsięwzięciem.

Pan Damian Majsak, redaktor naczelny Magazynu „Militaria”, przedstawił zgromadzonym historię powstania i budowy samolotu, o której mogli Państwo przeczytać powyżej. Pan Jacek Woźniak, fundator „Lotniczego Lublina”, opisał historię fundacji, która mieści się w Lublinie w dawnych hangarach fabryki Plage-Laśkiewicz przy ulicy Wrońskiej, gdzie „Lublin” był projektowany i budowany.

Głos też zabrał właściciel Warsztatu Lotniczego TZL Henryk Wicki w Świdniku, gdzie R-XIII będzie budowany. Pan Wicki podsumował dotychczasowe prace nad replikami samolotów i przedstawił założenia podjęte w budowie nowego „Lublina”.

Marek Gromaszek, prezes zarządu Fundacji Lotniczej Lublin podkreślił, że R-XIII to jedyny samolot w historii dwudziestolecia międzywojennego i przemysłu lotniczego, którego nazwa zawierała w sobie nazwę miasta. Nic więc dziwnego, że pomysł stworzenia jego latającej repliki zjednoczył wiele lokalnych środowisk, angażując zarówno władarzy miasta, jak i naukowców z Politechniki.

Prezydent Lublina, dr Krzysztof Żuk, zaznaczył, że projekt to wyjątkowa inicjatywa dla dziedzictwa naszego miasta. Przypomniał też, że do historii lotniczego Lublina odwołujemy się już od dawna. Fabryka Plagego-Laśkiewiczza była fenomenem dwudziestolecia międzywojennego, która z małego zakładu w ciągu kilku lat wyrosła na liczącą się w kraju fabrykę samolotów z własnym biurem konstrukcyjnym. Warto więc odwoływać się do tego, co dobre i z czego możemy być dumni.

Prof. Konrad Gromaszek przypomniał natomiast, że jako Politechnika mamy doświadczenie w realizacji podobnych projektów, jak na przykład budowa тренаżera czołgowego. Teraz wiedza naszych naukowców wesprze branżę lotniczą. Wiodącą rolę w projekcie odgrywać będzie Wydział Mechaniczny Politechniki.

Dziękając tego wydziału, prof. Hubert Dębski, zabierając głos, zaznaczył, że głównym zadaniem uczelni w projekcie będzie stworzenie cyfrowego modelu samolotu oraz jego dokumentacji technicznej. Nie będzie to łatwe zadanie, bo do dziś nie zachowały się żadne dokumenty. Wszystkie szczegóły i elementy konstrukcyjne samolotu Lublin R-XIII zostaną stworzone na podstawie dostępnych zdjęć i wymiarów gabarytowych samolotu.

Latająca replika nie będzie identyczna z modelem przedwojennym. Ten miał drewniane skrzydła, a konstrukcja skrzydeł R-XIII, który teraz wzbije się w niebo, ma być zbudowana z aluminium lotniczego.

Trzymamy kciuki za powodzenie projektu. Oby następna wspaniała maszyna wzbijała się w powietrze i cieszyła nie tylko entuzjastów lotnictwa, ale również z dumą podkreślała lotniczą tradycję Lubelszczyzny.

Notka od redakcji:

artykuł p. Jarosława Mądrego jest pierwszym z cyklu tekstów o projekcie. W następnych numerach będziemy Państwa informować o postępach w pracach nad budową Lublina R-XIII.



Ryc. 8. Autor artykułu przy modelu Lublina R-XIII