

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/82349,Rudlicki-Jerzy.html>
21.05.2024, 00:22

Rudlicki Jerzy

RUDLICKI Jerzy Stanisław (14 III 1893, Odessa – 18 VIII 1977, Fort Lauderdale, Floryda), inżynier mechanik, konstruktor samolotów, twórca usterzenia motylkowego. Syn Walerego, inżyniera, i Teresy z Urbańskich.

W Odessie ukończył gimnazjum klasyczne. W 1907 zaprojektował amatorską nadawczo-odbiorczą iskrową stację telegraficzną z zapisem literowym. W 1908 uzyskał II nagrodę Akad. Sztuk Pięknych na Wszechrosyjskiej Wystawie Rysunków Szkolnych w Petersburgu za tablice owadów i roślin. W 1909–11 zaprojektował i zbudował siedem szybowców, na których wykonywał loty holowane na linie za koniem. Za ostatni z nich otrzymał dyplom wyróżnienia od Odeskiego Oddziału Cesarskiego Rosyjskiego Stow. Technicznego (IRTO), a ponadto latawce jego konstrukcji zakupił przedstawiciel szacha perskiego. Następną konstrukcją R. był samolot, którego budowę rozpoczął w 1914 wraz z kolegą S.T. Dobrowolskim.

R. podczas I wojny światowej był obserwatorem w eskadrze lotniczej 8. korpusu lotnictwa rosyjskiego na froncie pd.-zachodnim. Za fotografie frontu i fortyfikacji Dubna został odznaczony Krzyżem św. Włodzimierza z Mieczami. W Symferopolu przeszedł kurs pilotażu, następnie powrócił na front. R. był dwukrotnie zestrzelony i ranny. Przedostał się do organizujących się polskich oddziałów wojskowych w Mińsku Litewskim, na których polecenie pojechał w 1918 jako kurier do Harbina, a stamtąd przez Suez do Marsylii, gdzie wstąpił do oddziałów lotniczych armii gen. J. Hallera we Francji, w których został przeszkolony w pilotażu samolotu Breguet 14. W I 1919 został wysłany z misją wojskową do Stambułu statkiem „Chacula”, który zatonął w Cieśninie Messyńskiej. R. uratował się i powrócił do Francji.

Na wiosnę 1919 R. przyjechał wraz z armią Hallera do Polski;

we IX tego roku jako kapitan pilot został dowódcą 16. eskadry wywiadowczej, z którą w 1920 brał udział w wyprawie kijowskiej, w ofensywie na Grodno i operacjach Wojsk Litwy Środkowej gen. L. Żeligowskiego. Następnie wyjechał do Francji, studiował (1921–22) w École Supérieure d'Aéronautique w Paryżu i uzyskał dyplom inżyniera. W 1922–25 pracował w Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu, odbierał silniki do samolotów zamówionych dla polskiego lotnictwa. W 1925 wrócił do kraju i rozpoczął pracę w Inst. Badań Technicznych Lotnictwa (IBTL). W 1926 w wytwórni lotniczej Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie objął stanowisko naczelnego konstruktora. Według jego projektu w 1928 powstał w tej wytwórni samolot wywiadowczo-bombowy Lublin R-VIII, zbudowany w serii 5 szt. i używany później przez lotnictwo morskie. Następnie opracował wersję bombową samolotu pasażerskiego Fokker F-VIIB/3m, budowaną w Lublinie na licencji. Na dwumiejscowym samolocie łącznikowym konstrukcji R. – Lublin R-X (zbudowanym w serii 10 szt.) inż. W. Makowski dokonał w 1929 przelotu, bez lądowania, z Poznania do Barcelony (1800 km), a w 1931 kpt S. Karpiński i inż. J. Suchodolski odbyli rajd dookoła Europy długości 6450 km. W 1932 załoga S. Karpiński i mechanik W. Rogalski wykonała rajd nad Afryką i Azją długości 14 390 km.

Samolotem skonstruowanym przez R., wyprodukowanym w największej liczbie egzemplarzy, był łącznikowo-obszerny Lublin R-XIII (270 sztuk) wraz z wersją treningową R-XIV (15 sztuk). Wersja morska (pływakowa) tego samolotu była używana przez polskie lotnictwo morskie. Na samolocie R-XIII Dr w 1935 S. Karpiński i W. Rogalski odbyli rajd z Warszawy do Syjamu. Pozostałe konstrukcje R. były prototypami samolotów pasażerskich – R-IX, R-XI i R-XIV, zaś R-XII – sportowego. R-XVIIb był pierwszym polskim samolotem sanitarnym. Samolot ten uzyskał w 1933 pierwsze miejsce na konkursie lotnictwa sanitarnego w Madrycie. Prototyp wodnosamolotu R-XX był największym samolotem zbudowanym w Polsce w okresie międzywojennym (rozpiętość skrzydeł 25,4 m).

R. prowadził też prace eksperymentalne. Jego opatentowanym pomysłem było usterzenie, zw. usterzeniem

Rudlickiego lub motylkowym. Zostało ono przebadane w Inst. Aerodynamicznym w Warszawie i zastosowane w samolocie Hanriot H-28, a następnie w 1933 w samolocie R-XIX. Ministerstwo Spraw Wojskowych zakazało prowadzenia prób z tym usterzeniem, nie widząc jego zalet. Później było ono stosowane na samolotach w kilku krajach (900 sztuk Magister we Francji i 8000 sztuk Bonanza w USA). W końcu 1935 w związku z upaństwowieniem wytwórni w Lublinie R. został odsunięty od pracy w przemyśle lotniczym. Lata 1936–39 spędził prowadząc gospodarstwo rolne w majątku Olbęcín pod Kraśnikiem; działał społecznie i – współpracując z Ministerstwem Rolnictwa – przeprowadził wiele doświadczeń agrarnych.

W 1939, po wybuchu II wojny światowej, R. został zmobilizowany do 4. pułku lotniczego. Podczas ewakuacji przez Rumunię, Jugosławię i Włochy poprowadził kolumnę samochodową PLL LOT z polskim personelem lotniczym do Francji. W II 1940 w Paryżu wystarał się, dzięki swym znajomościom z okresu studiów, o pracę dla 74 pracowników LOT w zakładach SNCAN (Potez) w Casablance, gdzie pod jego kierunkiem polscy mechanicy zmontowali i naprawili 200 samolotów amerykańskich Curtiss Hawk i Martin Maryland. Po kapitulacji Francji Anglicy całą tę grupę pod kierunkiem R. ewakuowali do Wielkiej Brytanii i od IX 1940 zatrudnili w Burtonwood Repair Depot.

Podczas wojny R. opracował kilka kolejnych wynalazków i patentów: sygnalizator dźwiękowy holowany za samolotem do porozumiewania się z rozrzuconymi oddziałami naziemnymi, nadajnik dźwiękowy do bomb lotniczych, projekt latającego skrzydła z napędem odrzutowym i ze strumieniowymi lotkami i sterami (1941), holowany żyroszybowiec (i jego sterowanie) przeznaczony do obrony przeciwlotniczej, elektryczny wyrzutnik bomb, barometryczny wyrzutnik ulotek (1942), zrzutnik flar (bomb oświetlających) stosowanych obronnie przed nocnym bombardowaniem (1943). Wykonał też projekty instalacji karabinów maszynowych dla samolotów do zadań szturmowych, przeprojektował drzwi bombowe w samolocie Marauder. 1 II 1943 przeniósł się do warsztatów filii amerykańskiej wytwórni lotniczej Lockheed przy 3 Base Air Depot US Air Force w

Belfaście w Irlandii Północnej. Tam opracował wyrzutnik do powierzchniowych bombardowań (równoczesny zrzut 300 bomb 10 kg) z czterosilnikowych bombowców Boeing B-17 Flying Fortress, opracował ulepszenie systemu automatycznego sterowania wieżyczkami strzeleckimi oraz niezamarzający system hydrauliczny sterowania wieżyczkami strzeleckimi (1943). W 1944 opracował koncepcję przemiennopłata (pionowzlotu z podwójnymi klapami kierującymi strumień zaśmigłowy w dół).

23 IV 1945, dzięki swej znajomości z okresu studiów z inż. A. Kartvelligim, głównym konstruktorem wytwórni samolotów Republic, rozpoczął prace w Ameryce Południowej w tejże wytwórni. Pracował tam 16 lat, ulepszał konstrukcje lotnicze i astronautyczne oraz opracowywał dalsze wynalazki, m.in. w 1956 sterowane dysze wylotowe do silnika odrzutowego General Electric J-85 pozwalające na odchylenie wektora ciągu silnika, a przeznaczone do odrzutowego samolotu pionowego startu. W 1961 przeszedł na emeryturę i zamieszkał na Florydzie. Tam nadal pracował nad koncepcją pionowzlotów wirnikowych i odrzutowych o układach, które do dziś nie zostały wykorzystane.

Był odznaczony m.in. Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi, francuską Legią Honorową.

Został pochowany w Częstochowie, w stanie New Jersey.

SBTP (A. Glass, T. Różycka); SPPT (A. Glass).

A. Glass: *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Warszawa 1976; tegoż, *Polskie konstrukcje lotnicze do 1939*, t. 1, Sandomierz 2004; „Skrzydłata Polska” 1964, nr 42; „Technika Lotnicza i Astronautyczna” 1970, nr 8; Centralne Archiwum Wojskowe: akta osobowe; Materiały ze zbiorów archiwalnych autora.

Andrzej Glass

[Poprzedni Strona](#)
[Następny Strona](#)