

Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/224337,Jerzy-Rudlicki-18931977.html>
26.02.2026, 20:44



Jerzy Rudlicki (1893–1977)

Był nie tylko odważnym pilotem, sprawnym inżynierem, utalentowanym konstruktorem samolotów i płodnym wynalazcą, lecz także rolnikiem i społecznikiem.

18.08

[Giganci Nauki Nauka](#)

Jerzy Stanisław Rudlicki urodził się 14 marca 1893 r. w Odessie, jako syn Walerego, inżyniera, i Teresy z Urbańskich.

W Odessie ukończył gimnazjum klasyczne. W 1907 r. zaprojektował amatorską nadawczo-odbiorczą iskrową stację telegraficzną z zapisem literowym. W 1908 r. uzyskał II nagrodę Akademii Sztuk Pięknych na Wszechrosyjskiej Wystawie Rysunków Szkolnych w Petersburgu za tablice owadów i roślin. W latach 1909–1911 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 Stowarzyszenia Technicznego, a ponadto latawce jego konstrukcji zakupił przedstawiciel szacha perskiego. Następną konstrukcją Rudlickiego był samolot, którego budowę rozpoczął w 1914 r. wraz z kolegą S.T. Dobrowolskim.

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

Na wiosnę 1919 r. Rudlicki przyjechał wraz z armią Hallera do Polski; we wrześniu tego roku jako kapitan pilot został dowódcą 16. eskadry wywiadowczej, z którą w 1920 r. brał udział w wyprawie kijowskiej, w ofensywie na Grodno i operacjach Wojsk Litwy Środkowej gen. Lucjana Żeligowskiego. Następnie wyjechał do Francji, studiował (1921–1922) w École Supérieure d'Aéronautique w Paryżu i uzyskał dyplom inżyniera. W latach 1922–1925 pracował w Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu, odbierał silniki do samolotów zamówione dla polskiego lotnictwa. W 1925 r. wrócił do kraju i rozpoczął pracę w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. W 1926 r. w wytwórni lotniczej Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie objął stanowisko naczelnego konstruktora. Według jego projektu w 1928 r. powstał w tej wytwórni samolot wywiadowczo-bombowy Lublin R-VIII, zbudowany w serii pięciu sztuk, 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 Rudlickiego – Lublin R-X (zbudowanym w serii 10 sztuk) inż. W. Makowski dokonał w 1929 r. przelotu bez lądowania z Poznania do Barcelony (1800 km), a w 1931 r. kpt. S. Karpiński i inż. J. Suchodolski odbyli rajd dookoła Europy długości 6450 km. W 1932 r. załoga S. Karpiński i mechanik W. Rogalski wykonała na nim rajd nad Afryką i Azją długości 14 390 km.

Samolotem skonstruowanym przez Rudlickiego, wyprodukowanym w największej liczbie egzemplarzy, był łącznikowo-obserwacyjny 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 r. S. Karpiński i W. Rogalski odbyli rajd z Warszawy do Syjamu. Pozostałe konstrukcje Rudlickiego były prototypami samolotów pasażerskich – R-IX, R-XI i R-XIV, R-XII zaś – sportowego. R-XVIb był pierwszym polskim samolotem sanitarnym. Samolot ten uzyskał w 1933 r. 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).

Rudlicki prowadził też prace eksperymentalne. Jego opatentowanym pomysłem było usterzenie motylkowe, zwane usterzeniem Rudlickiego. Zostało ono przebadane w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie i zastosowane w samolocie Hanriot H-28, a następnie w 1933 r. 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 8 tys. sztuk Bonanza w USA). W końcu 1935 r. w związku z upaństwowieniem wytwórni w Lublinie Rudlicki został odsunięty od pracy w przemyśle lotniczym. Lata 1936–1939 spędził, prowadząc gospodarstwo rolne w majątku Olbiewicz pod Kraśnikiem; działał społecznie i – współpracując z Ministerstwem Rolnictwa – przeprowadził wiele doświadczeń agrarnych.

W 1939 r., po wybuchu II wojny światowej, Rudlicki 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 lutym 1940 r. 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 kierownictwem Rudlickiego ewakuowali do Wielkiej Brytanii i od września 1940 r. zatrudnili w Burtonwood Repair Depot.

Podczas wojny Rudlicki opracował serię 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, 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 lutego 1943 r. 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 r. opracował koncepcję przemiennopłata (pionowzlotu z podwójnymi klapami kierującymi strumień zaśmigłowy w dół).

W kwietniu 1945 r., dzięki swej znajomości z okresu studiów z inż. A. Kartvelliem, głównym konstruktorem wytwórni samolotów Republic w USA, został w niej zatrudniony. Pracował tam 16 lat, ulepszał konstrukcje lotnicze i astronautyczne oraz opracowywał dalsze wynalazki, m.in. w

1956 r. 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 r. 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.

Zmarł 18 sierpnia 1977 r. w Fort Lauderdale na Florydzie. Został pochowany w Częstochowie, w stanie New Jersey.

Tekst prof. Bolesława Orłowskiego
pochodzi z dodatku historycznego do tygodnika „Sieci”
[Giganci nauki PL – polscy wynalazcy, odkrywcy i pionierzy nauk ścisłych, odc. 9](#)

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

Nauka

Biografie