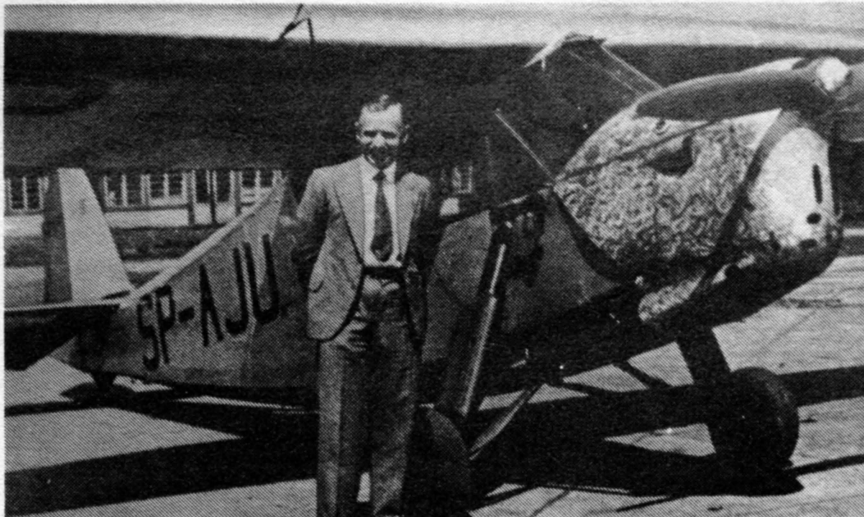




RWD-5



Konstrukční práce na letounu RWD-5 byly zahájeny v roce 1930, prototyp s poznávací značkou SP-AGJ byl zalétán 7. srpna 1931. Sériové letouny se od něj lišily zasklením kabiny, konstrukcí podvozku a prosazením trupu v zadní části. V roce 1932 byly postaveny dva letouny ověřovací série (SP-AJA, SP-AJB), které byly přiděleny varšavskému aeroklubu. V roce 1933 byl letoun RWD-5 upraven pro pokus o přelet Atlantického oceánu. Vznikla tak jednomístná verze RWD-5bis (SP-AJU). S ní přelétl pilot Stanisław Skarżinski ve dnech 27. dubna až 24. června z Varšavy do Rio de Janeiro; při tomto přeletu překonal ve dnech 7. a 8. května jižní Atlantik mezi městy St. Louis v Africe a Maceio v Brazílii. Vzdálenost 3582 km překonal za 20 h 30 min a vytvořil tak světový rekord v překonané vzdálenosti v kategorii letounů o prázdné hmotnosti do 450 kg. Později byl tento letoun přestavěn na dvoumístný. V roce 1933 bylo postaveno vedle letounu RWD-5bis pět sériových letounů RWD-5 (SP-ARP, -AKZ, -AJP, -LOT, -ALR). V roce 1934

byla vyrobena druhá série letounů RWD-5, čítající deset kusů (SP-ALS, -ALT, -ALU, -ALW, -ALY, -ALZ, -ALX, -LOP, -AMU, -ALN). Letouny této série se vyznačovaly poněkud vyšší kýlovou plochou. Navíc byl v roce 1934 postaven jeden letoun v Ústředních aeroklubových dílnách v Lublině a v roce 1937 jeden letoun v DWL. Celkem tedy bylo postaveno dvacet letounů řady RWD-5. Letoun RWD-5 představoval ve své době velmi pokrokovou konstrukci a jeho silueta je líbivá ještě po více než půl století.

Technický popis

RWD-5 byl dvoumístný samonosný hornoplošník smíšené konstrukce s pevným klasickým podvozkem.

Trup příhradové konstrukce byl svařen z tenkostěnných ocelových trubek a opatřený lehkou karosérií z dřevěných listů, potaženou plátnem. Kabina byla dvoumístná se sedadly za sebou. U rekordní verze byla kabina jednomístná a v místě zadního sedadla byla umístěna přídatná palivová nádrž.

Řízení bylo zdvojené, zadní bylo vyjímatelné. Kabina byla přístupná dvěma dveřmi na pravé straně, zavazadlový prostor umístěný za zadním sedadlem byl vybaven samostatnými dvířky. Kabina byla vytápěna teplým vzduchem, ohříváním v výměníku na výfukovém potrubí.

Křídlo bylo celodřevěné dvounosníkové konstrukce. Náběžná část byla potažena překližkou až po první nosník, zbytek byl potažen plátnem. Křídélka byla celodřevěná s plátněm potaženým.

Ocasní plochy byly celodřevěné konstrukce. Stabilizátor a kýlovka byly potaženy překližkou, kormidla plátnem. Stabilizátor byl nastavitelný za letu.

Podvozek byl klasický. Hlavní podvozkové nohy byly svařeny z tenkostěnných ocelových trubek a odpruženy hydraulickopneumatickými tlumiči. Kola byla nízkotlaká Dunlop. Ostruha byla tvořena listovou pružinou s kluznou patkou. Některé letouny byly vybaveny aerodynamickými kryty kol.

Motorová skupina. V letounech RWD-5 byly používány různé typy řadových invertních vzduchem chlazených čtyřválcových motorů. Základní provedení bylo vybaveno motorem Cirrus Hermes II B o 84,5 kW startovní a 77,2 kW jmenovité výkonnosti, DH Gipsy III o 95,5/88,2 kW, Walter Junior o 88,2/77,2 kW a PZInž Junior o 88,2/80,8 kW výkonnosti. Na RWD-5bis byl použit motor DH Gipsy Major o výkonu 95,5/88,2 kW. Vrtule byly ve všech případech dřevěné, pevné. Palivové nádrže o celkovém objemu 220 l byly ve střední části křídla. U RWD-5bis byla celková zásoba paliva 752 l.

Zbarvení. Sériové letouny byly stříbrné a červené. Letoun RWD-5bis byl celý stříbrný, povrch duralového plechu byl ponechán v původní barvě materiálu. Poznávací značky a nápisy byly černé.

Technické data a výkony (údaje v závorce platí pro RWD-5bis). Rozpětí 10,2 m, délka 7,2 m, výška 2,05 m, nosná plocha 15,5 m², hmotnost prázdná podle použitého motoru 430 až 460 kg (446 kg), hmotnost vzletová 760 kg (1100 kg), rychlost max. 202 km/h (210), cestovní 170 km/h (175), dolet 1080 km (5000).

Ing. Petr Antoš

