



Samolot RWD - 5 R



Jest latającą repliką przedwojennej awionetki turystyczno – sportowej zbudowaną w latach dziewięćdziesiątych przez Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego z funduszu składek społecznych. W sytuacji, gdy z imponującego dorobku polskiej myśli technicznej i przemysłu lotniczego przed 1 września 1939 zachowały się do dzisiaj 4 (cztery!) samoloty z lat 30 – tych, niestety, już tylko jako wystawowe eksponaty, naturalną stała się idea odtworzenia bodaj jednej zdolnej do prezentacji w powietrzu historycznej maszyny.



Dlaczego wybór padł na RWD- 5?

Związany z Doświadczalnymi Warsztatami Lotniczymi w Warszawie zespół konstrukcyjny RWD (Rogalski, Wigura/Wędrychowski, Drzewiecki) miał osiągnięcia wybitne. W latach 1928 – 39 według jego projektów zbudowano ok. 920 samolotów dwudziestu typów, głównie sportowo – turystycznych. Na maszynach RWD można było sięgnąć po sukcesy w skali światowej - takimi były zwycięstwa w międzynarodowych zawodach lotniczych Challenge 1932 i 1934 (RWD-6 i RWD-9) Ale jeszcze szerszym echem rozniósł się w 1933 roku wyczyn Stanisława Skarżyńskiego, który na turystycznym RWD – 5 dokonał liczącego 3582 km przelotu przez Atlantyk, bijąc przy okazji rekord świata dla samolotów o ciężarze do 450 kg.

Nie był to żaden z pierwszych lotów transoceanicznych, ale do dzisiaj RWD - 5 jest najmniejszym z samolotów jakim kiedykolwiek udało się przez Atlantyk przelecieć.

A sensację w tamtych czasach budził też fakt, że pilot pokonał ocean...w garniturze i krawacie. Bo dwuosobowy samolocik turystyczny z zakrytą kabiną był nowatorską konstrukcją zapewniającą rzadki jeszcze wtedy komfort podróży.



Zrekonstruowany RWD zewnętrznie nie różni się od pierwowzoru, dodano mu jedynie kółko ogonowe zamiast płozy, co było niezbędne ze względu na dzisiejszą konieczność korzystania z betonowych pasów startowych. Jest też nieco cięższy, elementy nośne musiały być wzmocnione; obecne wymagania techniczne są bardziej rygorystyczne niż w roku 1930. Nie wpłynęło to na osiągi samolotu, które są porównywalne do pierwowzoru. Samolot oznaczony jako RWD – 5R (R = replika) otrzymał znaki rejestracyjne SP – LOT i pomalowany jest w błękitno- srebrne barwy PLL „LOT”, bo w latach 1933 – 36 jeden RWD – 5 był użytkowany przez tę firmę; ponadto i same Polskie Linie Lotnicze, i ich pracownicy złożyli się wyjątkowo hojnie na fundusz odbudowy RWD.

Statut fundacji nakazuje, by samolot przypominający chwalebne tradycje lotnictwa polskiego był w jak najszerzy sposób prezentowany polskiemu społeczeństwu. Dlatego też Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991 zabiega, by brał on udział nie tylko w imprezach największych, jak Góraszka, radomski Airshow czy Małopolski Piknik Lotniczy, ale i w innych pokazach i festynach lotniczych czy obchodach historycznych rocznic. A jego obecność



połączona z odpowiednią informacją i propagandą zawsze budzi duże zainteresowanie. Oczywiście, RWD – 5R nie jest w stanie zawrócić głowy brawurową akrobacją powietrzną, ale jego klasyczna, dopracowana aerodynamicznie sylwetka jest bardzo fotogeniczna czy to w locie, czy na ziemi.

Dopuszczony do normalnej eksploatacji samolot może latać w obsadzie dwuosobowej, z tym, że tylko z trochę większych lądowisk, bo jego skrzydła podobnie jak w pierwowzorze nie są wyposażone w klapy.

Obsługa techniczna maszyny jest zapewniana przez członków Stowarzyszenia, ale inne koszty (hangarowanie, materiały eksploatacyjne, rejestracja, ubezpieczenie itp.) są dość duże – ok. 12 tys. zł rocznie. Dlatego za udział samolotu w imprezie liczymy na sponsoring w pokryciu bodaj części wydatków.