

B-84

RWD-5 'LOT'

www.mistercraft.eu

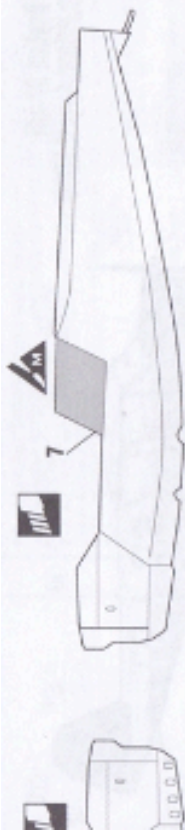
GB. Work on RWD-5 was started in 1930 and in 1931, it was test flown under identification marks SP-AGJ. The prototype differed from subsequent series produced aeroplanes by flat front cockpit windscreen rocker type undercarriage and engine namely, Cirrus Hermes IIB. In the same year F. Żwirko and St. Wigóra flying SP-AGJ was the 4th National Tournament for touring Aeroplane. The score gained by prototype resulted in recognizing the RWD-5 as the best Polish sports aeroplane. The aircraft were built for Warsaw Aeroclub (SP-AJA "Kolejarz I" and SP-AJB "Kolejarz II") in 1933 five aircrafts (SP-APP, SP-AKZ, SP-AJP, SP-LDT, SP-ALR) and in 1934 number increase to eleven (SP-APP, SP-AKZ, SP-AJP, SP-LDT, SP-ALR) zaś w roku 1934 - jedenaście (SP-ALS, SP-ALT, SP-ALU, SP-ALW, SP-ALX, SP-ALZ, SP-ALX "Lagun I", SP-LDP, SP-AMU, SP-ALN, SP-.....). The aircraft belonged to that series were featured with slightly higher fin. In 1937 one more aeroplane was built: SP-BGX. Specifications RWD-5 (RWD-5bis), Technical Data: General characteristics: Crew: 3 Capacity: bomber Dimensions: Length: 7.2 m Wingspan: 10.2 m, Height: 2.05 m, Powerplant: 1 x D.H. Gipsy III 120hp, Performance: Maximum speed: 202 km/h, Range: 1,080 km. (SP-AJU-5000km).

D. Die Bauarbeiten am Prototyp des Flugzeuges RWD-5 begannen schon im Jahre 1930, und im August 1931 wurde es eingeflogen, wobei Flugzeug mit dem Kennzeichen SP-AGJ versehen wurde. Der Prototyp unterschied sich von den späteren, serienmäßig hergestellten Flugzeugen durch die flachen Scheiben der Vorderkabine, das Schwingfahrgerüst sowie die Anwendung des Motors Typ Cirrus Hermes IIB. In demselben Jahre haben F. Żwirko und St. Wigóra mit dem Flugzeug SP-AGJ den ersten Preis am IV. Nationalwettbewerb der Sportflugzeuge gewonnen. Die durch die Prototypmaschine erzielten Ergebnisse erlaubten es, das Fahrzeug RWD-5, für das beste polnische Sportflugzeug zu wählen. Im Herbst 1932 wurden zwei Flugzeuge für den Warschauer Aeroklub (SP-AJA "Kolejarz I" und SP-AJB "Kolejarz II"), im Jahre 1933 fünf Maschinen (SP-APP, SP-AKZ, SP-AJP, SP-LDT, SP-ALR) zaś w roku 1934 - elf (SP-ALS, SP-ALT, SP-ALU, SP-ALW, SP-ALX, SP-ALZ, SP-ALX "Lagun I", SP-LDP, SP-AMU, SP-ALN, SP-.....). Die Flugzeuge dieser Reihe waren mit einer ein bisschen höheren Seitenflosse ausgestattet. Im Jahre 1937 hat man noch ein Flugzeug konstruiert (SP-BGX).

Technische Daten: Abmessungen: Spannweite: 10.2m, Länge: 7.2m, Höhe: 2.05m; Flugleistungen: Max. geschwindigkeit: 210 km/h, Reichweite: 5000 km, Dienstgipfelhöhe: 4700 m, Startstrecke: 110m; Flugzeuggewicht: Leermasse: 448 kg, Startmasse: 1100 kg, Motor: Gipsy Major 130 h.p. 96 kW F. La construction du prototype de l'avion RWD-5 a débuté en 1930 et il fut testé en vol en août 1931 sous le sigle d'immatriculation SP-AGJ. Le prototype se différencie des avions de série ultérieurs par des pare-brise plats de la cabine, un train d'atterrissage à balancier et l'emploi d'un moteur Cirrus Hermes IIB. C'est même année F. Żwirko and St. Wi-

góra ont conçu avec le SP-AGJ la première place lors du IV Concours National d'avions de Tourisme. Les performances réalisées par ce prototype ont permis de considérer l'avion RWD-5 comme le meilleur avion de tourisme polonais. Deux machines ont été construites en automne 1932 par l'Aeroklub de Varsovie (SP-AJA "Kolejarz I" et SP-AJB "Kolejarz II"), en 1933 cinq avions (SP-APP, SP-AKZ, SP-AJP, SP-LDT, SP-ALR) et en 1934 - onze (SP-ALS, SP-ALT, SP-ALU, SP-ALW, SP-ALX, SP-ALZ, SP-ALX "Lagun I", SP-LDP, SP-AMU, SP-ALN, SP-.....). Les avions de cette série étaient équipés d'une dérive légèrement plus haute. Encore un autre avion (SP-BGX) a été construit en 1937. Caractéristiques techniques: Encombrement: Envergure: 10.2m, Longueur: 7.2m, Hauteur: 2.05m, Performances: Vitesse maximale: 205 km/h, Vitesse minimale: 75 km/h, Plafond opérationnel: 4700 m, Poids minimale: 448 kg, Poids maximale: 1100 kg, Autonomie max: 1080 km, Moteur: Gipsy Major 130 CV, Équipage: 2

PL. Budowę prototypu samolotu RWD-5 rozpoczęto w 1930 roku, a w sierpniu roku 1931 został on oblatany, ze znakami rejestracyjnymi SP-AGJ. Prototyp różnił się od późniejszych samolotów serijnych płaszczyznami szybi przed kabiny, wahaczowym podwoziem i zastosowaniem silnika Cirrus Hermes IIB. W tym samym roku w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych F. Żwirko i St. Wigóra zajęli na SP-AGJ pierwsze miejsce. Wyniki osiągnięte przez prototyp pozwoliły uznać RWD-5 za najlepszy polski samolot sportowy. Jesienią 1932 roku zbudowano dwie maszyny dla Aeroklubu Warszawskiego (SP-AJA "Kolejarz I" i SP-AJB "Kolejarz II"), w roku 1933 pięć samolotów (SP-APP, SP-AKZ, SP-AJP, SP-LDT, SP-ALR) zaś w roku 1934 - jedenaście (SP-ALS, SP-ALT, SP-ALU, SP-ALW, SP-ALX, SP-ALZ, SP-ALX "Lagun I", SP-LDP, SP-AMU, SP-ALN, SP-.....). Samoloty tej serii miały nieco wyższy statecznik pionowy. W roku 1937 zbudowano jeszcze jeden samolot SP-BGX. RWD-5 bis, odmiennie samolotu RWD-5 przeznaczony do lotu przez Atlantyk, powstało w roku 1933. Samolot otrzymał znaki rejestracyjne SP-AJU. Wyposażony był w dodatkowe zbiorniki paliwa w płacie i w miejscu pasażera, wzmocniono w nim podwozie, zlikwidowano drzwi i okna tyfu kabiny. Na tym samolocie kpt. pil. Stanisław Skarżyński wykonał w kwietniu 1933 roku lot dookoła Polski, a następnie, między 27 kwietnia a 21 czerwca 1933 roku z Warszawy do Rio de Janeiro - pokonujący dystans 18 000 km i przelatując nad Atlantykiem z St. Louis w Afryce do Maceio w Brazylii. Pobity został przy tym międzynarodowy rekord odległości bez lądowania w klasie samolotów o ciężarze własnym do 450 kg. Był to jednocześnie pierwszy zakończony sukcesem przelot Polaka ponad Atlantykiem, a też RWD-5 Bis okazał się być najlepszym samolotem jaki pokonał tę trasę. Dane lotno-techniczne: Rozpiętość: 10.2m (SP-AGJ); 10.5m. Długość: 7.2m. Wysokość: 2.05m. Powierzchnia nośna: 15.5m². Osiągi: Prędkość maks.: 202km/h, (SP-AJU) 210km/h. Zasięg: 1080 km. (SP-AJU-5000km)

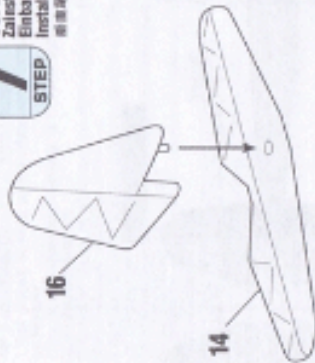


Section of Fuselage for 2 seat variant
 Sekcja kadłuba dla wariantu dwuosobowego
 Section of the fuselage for the 2 seat variant

7 STEP

Vertical Fin Installation
 Zaistalowanie statecznika pionowego
 Einbau des Seitenleitwerks
 Installation de la dérive

Right horizontal stabilizer
 Prawy statecznik poziomy
 Stabilizator horizontalny (prawy)

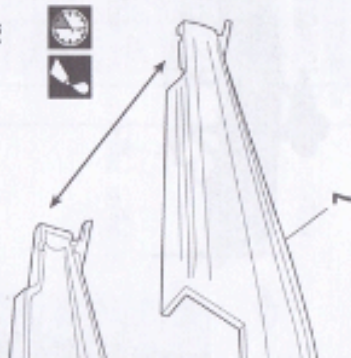


Left horizontal stabilizer
 Lewy statecznik poziomy
 Stabilizator horizontalny (lewy)

14

5 STEP

Fuselage Assembly
 Montaż kadłuba
 Einbau der Rumpfhälfte
 Fixation du fuselage



Right main wing
 Skrzydło prawe
 Tragflächen-oberteil
 右主翼

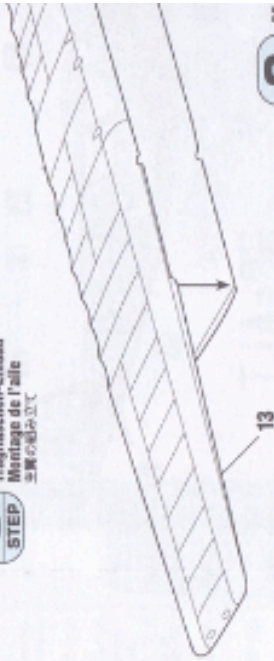
10 STEP

Horizontal Stabilizer Installation
 Zaistalowanie stateczników poziomych
 Einbau der Höhenrücken
 Fixation des stabilisateurs horizontaux



8 STEP

Main Wing Assembly
 Montaż skrzydeł
 Tragflächen-Einbau
 Montage de l'aile



9 STEP

15 STEP

Various Parts Installation
 Zaistalowanie pozostałych elementów



12 STEP

Right Main Landing Gear Assembly
 Montaż prawego podwozia głównego
 Einbau der Hauptfahrwerk(s)links
 Fixation du train principal(gauche)

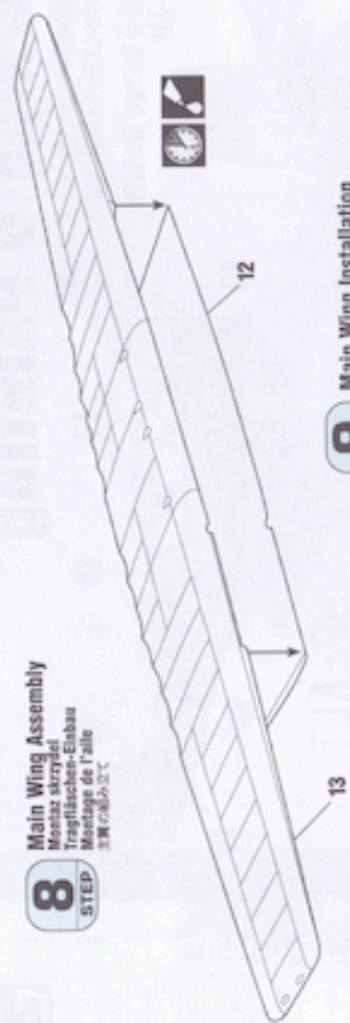


14 STEP

Right Main Landing Gear Installation
 Zaistalowanie prawego podwozia głównego
 Einbau der Hauptfahrwerk(s)rechts
 Installation du train principal(Droite)



8 STEP
Main Wing Assembly
 Montaż skrzydeł
 Tragflügelchen-Einbau
 Montage de l'aile
 主翼の組み立て



7 STEP
Vertical Fin Installation
 Zainstalowanie statecznika pionowego
 Einbau der Höhenleitwerks
 Installation de la dérive
 垂直尾翼の取り付け

Right horizontal stabilizer
 Prawy statecznik poziomy
 Stabilisateur vertical
 Horizontalstab (Rechts)

10 STEP
Horizontal Stabilizer Installation
 Zainstalowanie stateczników poziomych
 Einbau der Höhenleitwerks
 Fixation des stabilisateurs horizontaux
 水平尾翼の取り付け

Right main wing
 Skrzydło prawe
 Tragflügelchen-rechts
 右主翼

9 STEP
Main Wing Installation
 Zainstalowanie skrzydeł
 Tragflügelchen-Einbau
 Fixation des ailes
 主翼の取り付け



15 STEP
Various Parts Installation
 Zainstalowanie pozostałych elementów
 各種部品の取り付け



13 STEP
Left Main Landing Gear Installation
 Zainstalowanie Lewego podwozia głównego
 Einbau der Hauptfahrwerk(Links)
 Installation de train Principal(Gauche)
 左主脚の取り付け

11 STEP
Left Main Landing Gear Assembly
 Montaż Lewego podwozia głównego
 Einbau der Hauptfahrwerk(Links)
 Fixation de train Principal(Gauche)
 左主脚の組み立て

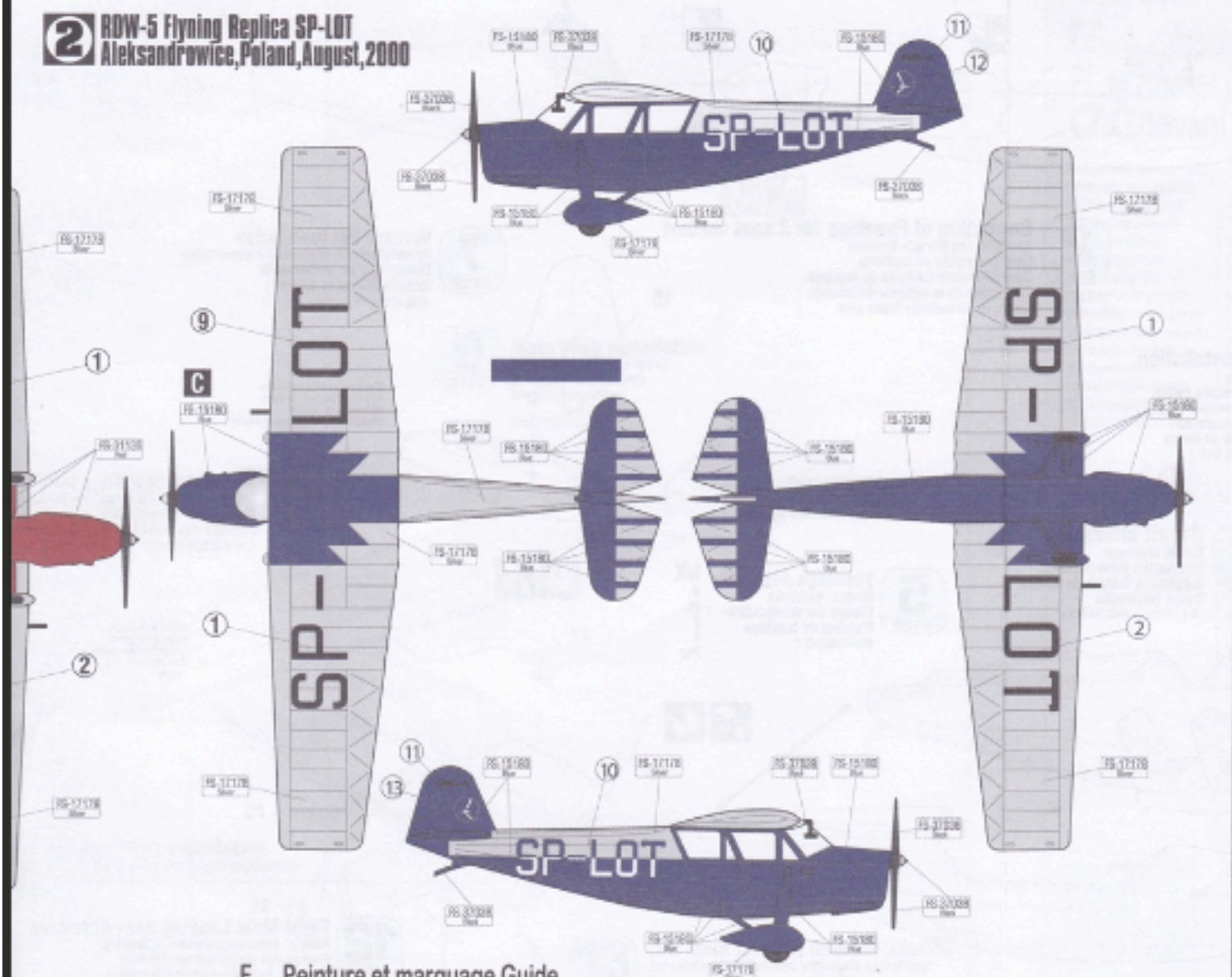


12 STEP
Right Main Landing Gear Assembly
 Montaż Prawego podwozia głównego
 Einbau der Hauptfahrwerk(Rchts)
 Fixation de train principal(Gauche)
 右主脚の組み立て



14 STEP
Right Main Landing Gear Installation
 Zainstalowanie Prawego podwozia głównego
 Einbau der Hauptfahrwerk(Rchts)
 Installation de train principal(Droite)
 右主脚の取り付け

2 RDW-5 Flying Replica SP-LOT
Aleksandrowice, Poland, August, 2000



G	RS 30000
	RAL 0000
24	brun, mat 85
T	brun, mat
	brun, mat
	brun, mat
	menton, mate
020	cezarins, fesco
04	matone, opaco
	brun, mat
0001	ruskie, film mat
	brun, mat
	brun, mat
0000001	коричневий, матовий
0000001	бронзу, матову
0000001	капр, мат
	kahvenoj, mat
0000001	hivica, matna
0000001	balna, mat
0000001	rjiva, mat
0000001	maro, mat
0000001	кафе, матово
0000001	коричневий, матовий

F. Peinture et marquage Guide
NL. Schilderen en markeringen gids
ESP. Pintura y Guía de Marcas
POR. Pintura e Guia de Marcas
I. Pittura e Guida Marcature
S. Målning och märkning Guide
FIN. Maalaus ja merkinnät opas
DEN. Bemaling og markeringer Guide
NOR. Maleri og Markings Guide
RUS. Окраска и маркировка руководство
GR. Ζωγραφική και Σημάσεις Οδηγός
TUR. Kılavuz Boyama ve Markalama
CZ. Malování a Značení
H. Festék rendszér és jelölések
SK. Malovanie a značenie Guide
Rum. Marcarea si pictura Ghid
BUL. Живопис и маркировка Ръководство
UA. Маркування та живопис керівництво

GB. Attention! Kit can include decal for only one painting scheme
D. Achtung! Baustatz kann für nur ein Gemälde-Regelung decal
PL. Uwaga! Zestaw może zawierać kalkonię tylko na jeden schemat malowania
F. Attention! Trousse peint comprend autocollant pour un seul schéma de peinture
NL. Opgelet! Kit kan sticker zijn voor slechts een schilderij-regeling
ESP. Atención! Kit puede incluir calcomania para el esquema de pintura de un solo
POR. Atenção! Kit pode incluir decalque para apenas um esquema de pintura
U. Attention! Il kit può includere decalcomania per un solo schema di pittura
S. Observer! Kit kan innefatta decal för endast en målning-system
FIN. Huomio! Kit voi sisältää tarra ainostaan yhden maalauksen järjestelmän
DEN. OBS! Kit kan omfatte decal for kun et maleri-ordning
NOR. Oppmerksomhet! Kit kan omfatte decal for bare ett maleri-ordningen
RUS. Внимание! Комплект может включать в себе наклейку только для одной картины схемы
GR. Προσοχή! Kit μπορεί να περιλαμβάνει decal για ένα μόνο πρόγραμμα ζωγραφικής
TUR. Dikkat! Takımı sadece bir tablosunu jema için etiket ekleyebilirsiniz
CZ. Pozor! Stavebnice může obsahovat obrazy pouze jeden obraz systému
H. Figyelni! Kit lehetnek matrica csak egy festmény rendszer
SK. Pozor! Kit môže obsahovať obrázky iba jeden obraz systému
Rum. Atenție! Kit-ul poate include Decal pentru schema de vopsire de un singur
BUL. Внимание! Kit може да включва етикета само за една картина схема
UA. Увага! Комплект може включати в себе наклейку тільки для одної картини схеми