



WYBRAC WERSJE MODELU
DO SKLEJENIA
CHOOSE THE MODEL TO MAKE
CHOISIR LE GANRE DE MODELE
A COLLER
MODELLAUSFUHRUNG ZUM
BASTELN AUSWAHLEN



ŁĄCZYĆ KLEJEM
GLUE TOGETHER
ASSEMBLER A LA COLLE
MIT LEIM VERBINDEN



ŁĄCZYĆ BEZ KLEJU
STICK WITHOUT GLUE
ASSEMBLER SANS COLLE
OHNE LEIM VERBINDEN



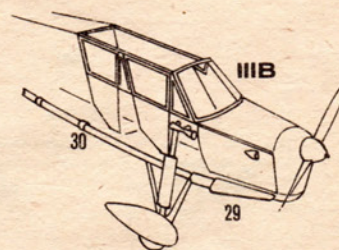
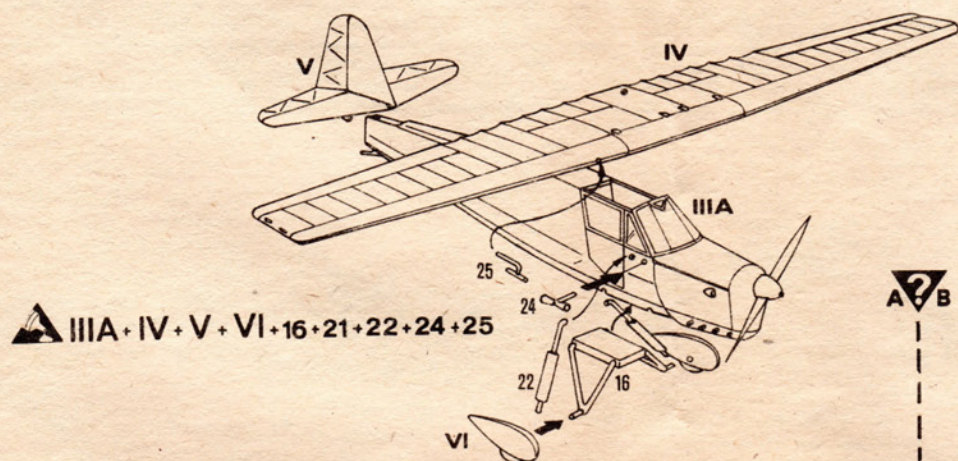
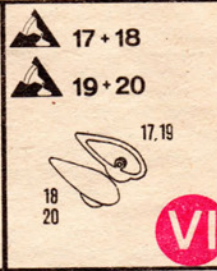
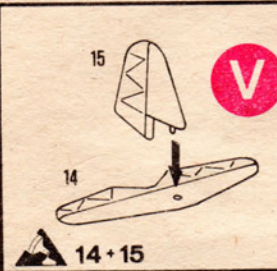
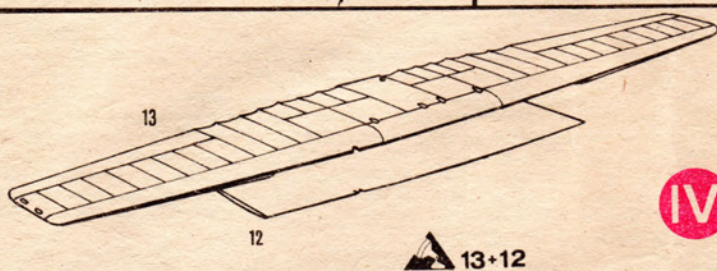
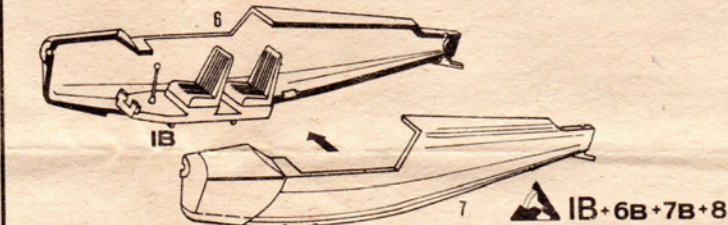
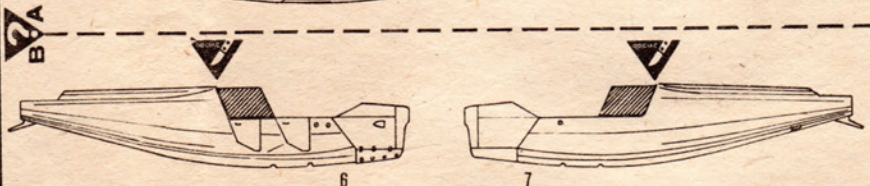
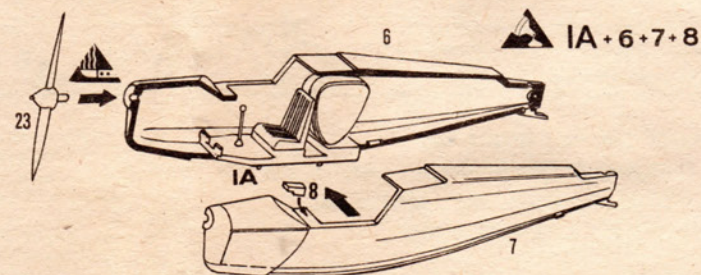
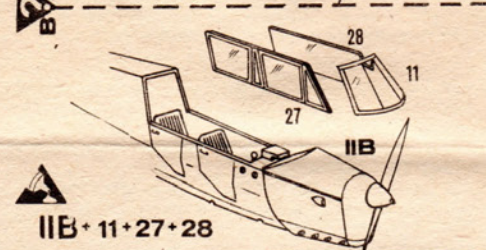
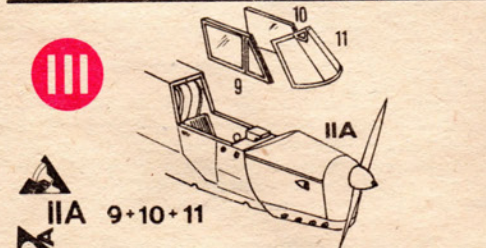
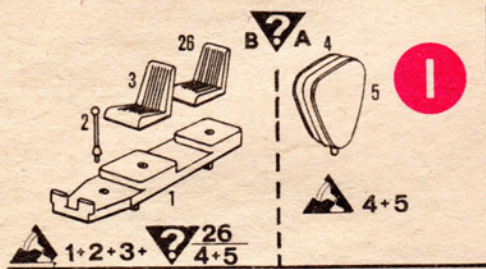
SPECZYĆ GORĄCYM NOŻEM
UPSET USING A HOT KNIFE
REFOULER AU COUTEAU CHAUD
MIT HEISSEM MESSER STAUCHEN

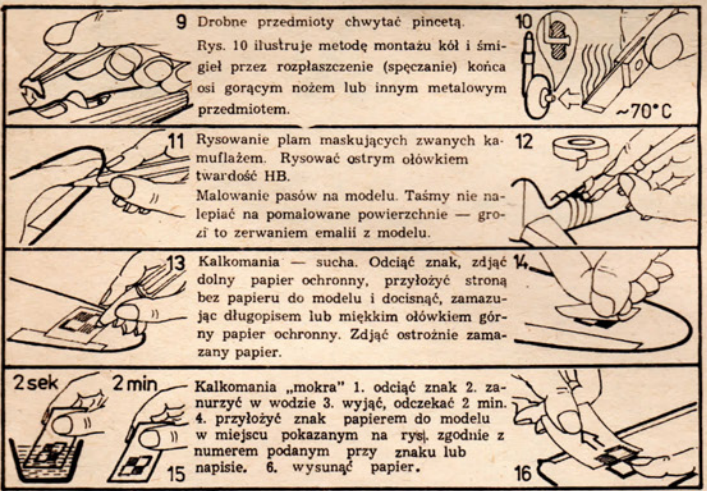
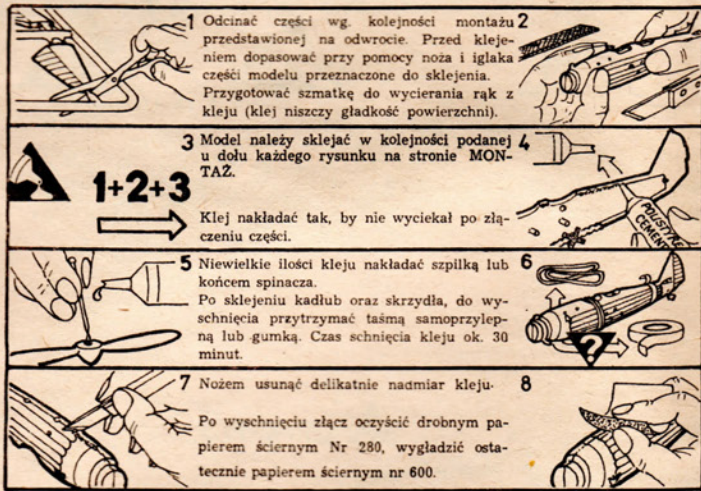


MALOWANIE EMALIA OLEJNA
MATOWA OIL PAINT GLOSSY
MAT METTRE EN PEINTURE A L'HUILE
MATE BRILLANTE
MIT OELFARBEN ANSTREICHEN
MATT GLANZEND



MONTAŻ - MONTAGE - ASSEMBLY





HISTORIA SAMOLOTÓW RWD-5 I RWD-5 BIS
GESCHICHTE DER FLUGZEUGE TYP RWD-5 UND RWD-5 BIS
THE HISTORY OF AEROPLANS RWD-5 AND RWD-5 BIS
HISTOIRE DES AVIONS RWD-5 ET RWD-5 BIS

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 seryjnych płaskimi szybami przodu kabiny, wahaczowym podwoziem i zastosowaniem silnika Cirrus Hermes IIB. W tym samym roku w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych F. Żwirko i St. Wigura 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-ARP, SP-AKZ, SP-AJP, SP-LOT, SP-ALR) zaś w roku 1934 — jedenaście (SP-ALS, SP-ALT, SP-ALU, SP-ALW, SP-ALY, SP-ALZ, SP-ALX „Lagun I”, SP-LOP, 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, odmiana samolotu RWD-5 przeznaczona do lotu przez Atlantyk, powstała 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 tyłu kabiny. Na tym samolocie kpt. pil. Stanisław Skarżyński wykonał w kwietniu 1933 roku lot dookoła Polski, a następnie, między 27 kwietnia a 24 czerwca 1933 roku z Warszawy do Rio de Janeiro — pokonując dystans 18.000 km i przelatując nad Atlantykiem z St. Louis w Afryce do Maceio w Brazylii. Pobyt 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 najlżejszym samolotem jaki pokonał tę trasę.

Die Bauarbeiten am Prototyp des Flugzeuges RWD-5 begannen schon im Jahre 1930, und im August 1931 wurde es eingeflogen, wobei das 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 Schwingflügelgestell sowie die Anwendung des Motors Typ Cirrus Hermes IIB. In demselben Jahre haben F. Żwirko und St. Wigura 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-ARP, SP-AKZ, SP-AJP, SP-LOT, SP-ALR) und im Jahre 1934 elf Maschinen (SP-ALS, SP-ALT, SP-ALU, SP-ALW, SP-ALY, SP-ALZ, SP-ALX „Lagun I”, SP-LOP, SP-AMU, SP-ALN, SP-.....) gebaut. Die Flugzeuge dieser Reihe waren mit einer ein bisschen höheren Seitenflosse ausgestattet. Im Jahre 1937 hat man noch ein Flugzeug konstruiert — SP-BGX.

Das Flugzeug RWD-5 bis, eine Abart des RWD-5, geeignet für Flüge über den Atlantik, entstand im Jahre 1933. Das Flugzeug bekam die Kennzeichen SP-AJU. Es wurde mit zusätzlichen Brennstoffbehältern versehen — im Tragwerk und im Passagiersitz, besaß ein verstärktes Flügelgestell und keine Fenster und Türen der Hinterkabine. Mit diesem Flugzeug führte Hauptmann Pilot Stanisław Skarżyński im April 1933 einen Flug das ganze Polen rundum durch und danach, in den Tagen vom 27. April bis 24. Juni 1933 flog er von Warszawa nach Rio de Janeiro — indem er eine Entfernung von fast 18 000 km zurücklegte und den Atlantischen Ozean von St. Louis in Afrika bis auf Maceio in Brasilien überflog. Auf diese Weise wurde der Entfernungsrekord ohne Landung in der Flugzeugklasse bis 450 kg Eigenmasse geschlagen. Es war ausserdem der erste erfolgreich beendete Flug eines Polen über dem Atlantik, und das Flugzeug Typ RWD-5 bis bewährte sich als die beste Maschine, die diese Strecke zurückgelegt hat.

Work on RWD-5 prototype 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 windcreens rocker type undercarriage and engine, namely Cirrus Hermes II B. In the same year F. Żwirko and St. Wigura flying the SP-AGJ won the 4-th National Tournament for Touring Aeroplanes.

The scorer gained by the prototype resulted in recognizing the RWD-5 as the best Polish sports aeroplane. In aircraft were built for Warsaw Aeroclub (SP-AJA 'Kolejarz I' and SP-AJB 'Kolejarz II') in 1933 five aircrafts (SP-ARP, SP-AKZ, SP-AJP, SP-LOT, SP-ALR) and in 1934 the number increased to eleven planes (SP-ALS, SP-ALT, SP-ALU, SP-ALW, SP-ALY, SP-ALZ, SP-ALX 'Lagun I' SP-LOP, SP-AMU, SP-ALN, SP-.....). The aircraft belonging to that series were featured with slightly higher fin. In 1937 one more aeroplane was built: SP-BGX.

The RWD-5 bis, a modification of RWD-5, designed for transatlantic flight, was constructed in 1933. The aircraft was identified as SP-AJU. It was fitted with additional fuel tanks (in aerofoil and in place of passenger seat), the undercarriage was reinforced and the cockpit rear windows and doors were removed. On this aircraft captain pilot St. Skarżyński made in April 1933, a flight around Poland, followed — between April 27 th and June 24 th — by a flight from Warsaw to Rio de Janeiro over a distance of nearly 18 000 km, in this from St. Louis, Africa to Maceio Brazil across the louth Atlantic.

By this leap St. Skarżyński broke the world record of distance covered by non-stop flight for the class of aircraft up to 450 kg in base weight. At the same time in was the first successful flight of a Polish pilot across the Atlantic and RWD-5 was the lightest plane to overcome this zone.

La construction du prototype de l'avion RWD-5 a débuté en 1930 et il fut testé en vol en aout 1931 sous le sigle d'immatriculation SP-AGJ. Le prototype se différenciait 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. Cette même année, F. Żwirko et St. Wigura ont conquis 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 pour l'Aéroclub de Varsovie (SP-AJA „Kolejarz I” et SP-AJB „Kolejarz II”), en 1933 — cinq avions (SP-ARP, SP-AKZ, SP-AJP, SP-LOT, SP-ALR) et en 1934 — onze (SP-ALS, SP-ALT, SP-ALU, SP-ALW, SP-ALY, SP-ALZ, SP-ALX „Lagun I”, SP-LOP, 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. Le RWD-5 bis, variante de l'avion RWD-5 prévue pour un vol transatlantique, a été construit en 1933. Cet avion fut immatriculé SP-AJU. Il était équipé de réservoirs additionnels de carburant logés dans l'aile et à la place du passager, d'un train d'atterrissage renforcé ainsi que ne possédait ni vitre ni porte à l'arrière de la cabine. Le capitaine pilote Stanisław Skarżyński a effectué avec cet avion un vol autour de la Pologne en avril 1933 puis, entre le 27 avril et le 24 juin 1933, un vol de Varsovie à Rio-de-Janeiro en couvrant une distance d'environ 18 000 km et en traversant l'Atlantique de Saint-Louis en Afrique à Maceio au Brésil. Ainsi fut battu le record international de distance de vol sans atterrissage dans la classe des avions de masse propre jusqu'à 450 kg. Ce fut aussi la première traversée réussie de l'Atlantique par un polonais et le RWD-5 bis s'est avéré l'avion le plus léger qui a fait cette traversée.

DANE TECHNICZNE RWD-5 I RWD-5 BIS

Dwumiejscowy samolot sportowy konstrukcji mieszanej, wolnonośny górnoptaz ze stałym podwoziem. Kadłub — kratownicowa z rur stalowych, kryta płótnem na szkielecie z listew drewnianych. Płat trapezowy, dwudźwigarowy, kryty sklejka do pierwszego dźwigara, dalej — płótnem. Usterzenie wolnonośne konstrukcji drewnianej, stateczniki kryte sklejka, stery — płótnem. Rozpiętość 10,2 m (SP-AGJ - 10,5 m), długość 7,2 m, wysokość 2,05 m (SP-AJU - 2,0 m). Powierzchnia nośna 15,5 m². Prędkość maksymalna 202 km/h (SP-AJU - 210 km/h). Zasięg 1080 km (SP-AJU - 5.000 km).

RWD-5bis
RWD-5

1:72

