



Fabryczne zdjęcie samolotu RWD-5. Sylwetka idealnie z przodu, możliwe do określenia: rozstaw podwozia, wznios płata oraz średnica śmigła (z uwzględnieniem skrótu perspektywicznego – ok. 1,9 m)



Samolot SP-ALT – z trzeciej serii produkcyjnej. Idealna ilustracja lewej powierzchni kadłuba. Brak owiewek świadczy, że samolot nie pełnił funkcji reprezentacyjnej i był przeznaczony do normalnej eksploatacji w aeroklubach

przykład faktu, że cała dolna osłona silnika była odejmowana, a linia podziału była prosta i równoległa do osi kadłuba (silnika).

Czytelnikom nasunie się tutaj na pewno pytanie, w jaki sposób doszło do tak istotnych błędów na rysunkach, które bądź co bądź pochodzą od wytwórcy. Wytlumaczenie tego faktu wydaje się dość proste. Samolot RWD-5 powstał w roku 1931, a jego ewolucja trwała krótko. Szkice do celów reklamowo-propagandowych wykonano zapewne już w pierwszym okresie i dotyczyły one albo prototypu, albo nawet projektu wstępnego. Później samolot ulegał ciągłym modyfikacjom, a mimo to wciąż wykorzystywano te same rysunki (szkice). I tak, na pierwotnym rysunku z katalogu skasowano drugie drzwi, wrysowano przerywaną linią zarysy zbiorników paliwa, tworząc szkic RWD-5 bis, który był umieszczony w książce „Na RWD-5 przez Atlantyk”.

Takie wytłumaczenie pochodzenia tego szkicu wydaje się prawdopodobne – sylwetki bowiem są zgodne, na obu szkicach powtarza się błąd dotyczący dolnej osłony silnika, z charakterystyczną (urwaną) krzywą linią górnego zarysu osłony i zamkami zaznaczonymi dwiema kreseczkami. Podobny jest również zarys pierwszych drzwi kabiny oraz kształt i usytuowanie podwozia. Prawdopodobieństwo, że takie a nie inne były koleje pierwotnego rysunku samolotu, jest bardzo duże. Konstruktorzy, zaabsorbowani procesem twórczym, nie mieli zapewne czasu na przygoto-

wanie i weryfikację rysunków przeznaczonych do celów reklamowych, w RWD zaś nie było nadmiaru personelu pomocniczego. Rysunek istniał prawdopodobnie jeden i wciąż go wykorzystywano przed wojną i po wojnie, popełniając wciąż te same błędy. Fotografie (przeważnie oryginały pochodzące z RWD\*) posłużyły autorowi do ustalenia rzeczywistych kształtów, proporcji i usytuowania większości szczegółów samolotu. Mimo możliwości skorzystania z obfitego fotograficznego materiału dokumentacyjnego i rozwiązania większości problemów, są jeszcze wątpliwości. Dotyczą one głównie kształtu tablicy, ilości i sposobu rozmieszczenia przyrządów pokładowych oraz szczegółów wyposażenia kabiny pilota.

Problem obecności drzwi z lewej strony kadłuba przestał istnieć – drzwi z tej strony po prostu nigdy nie było. Rysunki katalogowy i w książce Skarżyńskiego wprowadzały w błąd.

Kształt tablicy przyrządów pokładowych podany przez autora jest tylko domniemany, odtworzony na podstawie mało widocznych szczegółów na fotografiach i na podstawie ustnej relacji pilota, Kazimierza Chorzewskiego. Zestaw przyrządów skompletowano przez dodanie do zestawu seryjnego tych dodatkowych przyrządów, o których wspomina S. Skarżyński w swojej książce „Na RWD-5 przez Atlantyk”.

\*) Udostępnione przez Kazimierza Chorzewskiego, doświadczalnego pilota RWD w omawianym okresie historycznym.