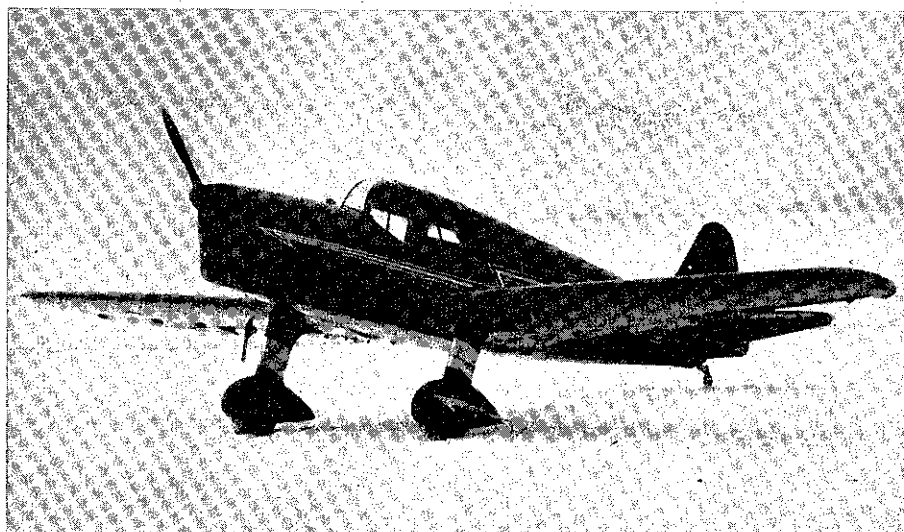




RWD 19

Wśród płatowców produkcji polskiej dawał się od dosyć dawna odczuć brak samolotu o nawskroś nowoczesnych założeniach.

Potrzebny był samolot zbliżony swymi wyczynami i kształtem aerodynamicznym do płatowców znanych już na zachodzie Europy jak Miles'y, Klemy Brytyjskie i Caudrony.

Doświadczalne Warsztaty Lotnicze przystępując do realizacji tego nowego typu, postawiły sobie za zadanie, by płatowiec ten poza wyczynami nowoczesnej dobrze aerodynamicznie opracowanej maszyny posia-

dał duże bezpieczeństwo oraz łatwość startu i lądowania. Posiadając na rynku krajowym do dyspozycji jedynie dwa silniki o mocy 110 lub 120 KM. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze opracowały pierwszy egzemplarz dziewiętnastki na silnik PZInż. Major 4 A. o mocy 120 KM. Naturalnie zastosowanie jakiegokolwiek silnika podobnego typu o mocy do 150 KM nie nastęcza żadnych trudności.

Samolot ten zapewni możliwość przeprowadzania tych zadań lotniczych, które na RWD 13 lub RWD 8 z powodu ich dużej łatwości pilotażu nie

zawsze mogły być wykonywane. Przede wszystkim chodzi tu o możliwość przeprowadzenia treningu na samolotach turystycznych zbliżonych pilotażowo do maszyn ciężkich liniowych, a oszczędnych w użyciu materiałów pędnych i niewspółmiernie niższych w cenie nabycia.

Opis techniczny

RWD 19 jest to dolnopłat dwumiejscowy, konstrukcji mieszanej, siedzenia umieszczone jedno za drugim. Silnik rzędowy wiszący 4-cylindrowy o mocy 120—130 KM typu P. Z. Inż. Major, Gipsy Major lub Cirrus Major.

Skrzydło składa się z 3 części. Środkowa jest wykonana z rur stalowych i stanowi jedną całość z kadłubem, zawiera dwa zbiorniki benzyny i do niej przymocowane jest podwozie. Części zewnętrzne, łatwo odejmowane, są całkowicie drewniane. Skrzydło posiada na całej rozpiętości sloty na krawędzi natarcia. Lotki są szczelinowe — co w sumie daje zachowanie sterowności poprzecznej na wszelkich kątach natarcia. Między lotkami i pod kadłubem znajdują się klapy uruchamiane jednym ruchem przy pomocy zwykłej dźwigni przez pilota. Sloty są całkowicie automatyczne. Klapy w połączeniu ze slotami pozwalają na bardzo strome, lecz jednocześnie bezpieczne podchodzenie do lądowania. Kąt schodzenia reguluje się w dużych granicach wielkością otwarcia klap. Skrzydła są pokryte w części zewnętrznej sklejką i następnie oklejane płótnem — w części wewnętrznej blachą duralową.

Kadłub wykonany z rur stalowych oprofilowany drzewem i pokryty płótnem. Dach nad obu siedzeniami jest otwierany, dzięki czemu wsiadanie i wysiadanie jest bardzo łatwe. Widoczność, zwłaszcza z siedzenia pilota (przednie) jest bardzo dobra wskutek obfitego oszklwienia kabiny.

Samolot posiada podwójne sterowanie, przy czym orczyk pilota jest regulowany w locie. Kabina jest

