

# RWD-16 bis

Doświadczalne Warsztaty Lotnicze pracują od dwóch lat nad „popularnym” płatowcem turystycznym. Założeniem tego typu samolotu jest taniość samego płatowca, jego obsługi i eksploatacji przy równoczesnym komforcie i użyteczności.

Praca konstruktorów RWD po dwóch latach dała zupełnie zadowalniający wynik w postaci płatowca RWD-16 bis. Pierwowzór RWD-16 bis — RWD-16 znany jest czytelnikom Lotu Polskiego z pokazów i lotów turystycznych. I aczkolwiek oba prototypy różnią się na papierze jedynie przy nazwie typu dodatkkiem „bis”, to przy porównaniu nawet fotografii widzimy, że są to dwie odrębne maszyny.

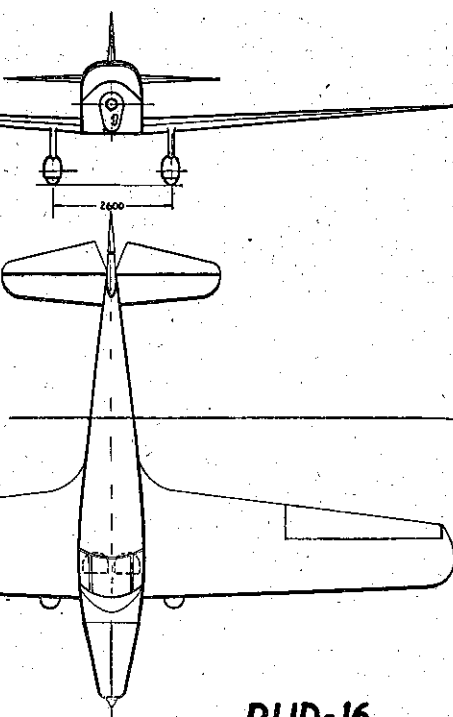
RWD-16 bis została zbudowana z silnikiem krajowym Avia 3. Założenia taniości, czyli jak obecnie się mówi „popularności” samolotu turystycznego, jest bardzo trudno pogodzić z jego zaletami technicznymi. Chcemy mieć dobrą szybkość przelotową — musimy mieć dużą doskonałość kształtu pod względem aerodynamicznym, lub też przy tym samym płatowcu silnik o większej mocy. Ani jedno ani drugie rozwiązanie nie może pójść w parze z taniością. Wysokie walory techniczne i wyposażenie płatowca dające wygodę i bezpieczeństwo tak cenione w RWD-13, nie mogą mieć zastosowania przy płatowcu „popularnym”. Innymi słowy, chcąc mieć możliwość hangarowania w byle szopie czy garażu, to trzeba zapłacić za składowane skrzydła, chcąc mieć starty i lądowania trzynastki, trzeba doroobić „sloty” i dać silnik o większej mocy, chcąc mieć łatwość manewrowania na ziemi, możliwość latania

przy złej widoczności, to trzeba płacić za te wszystkie udoskonalenia.

Po tych rozważaniach dochodzimy do wniosku, że wszystkiego pogodzić nie można. Wygoda i komfort, doskonałość techniczna i bezpieczeństwo z taniością sprzętu nie idą w parze.

Konstruktorzy RWD poszli drogą pośrednią. Dali za średnią cenę, najniższą z cen dotychczas za samoloty turystyczne pobieraną, samolot dobry o walorach (taniość zużycia paliwa, eksploatacji itp) turystycznej maszyny słabosilnikowej, a wygodzie komfortowej i drogiej limuzyny.

RWD-16 bis, której opis techniczny podajemy poniżej, w wykonaniu standardowym posiada jedynie niezbędne przyrządy pokładowe, pozba-



**RWD-16**

Skala 1:50

wiona jest hamulców i komfortu wnętrza, dając wzamian dobre walory techniczne płatowca.

Dobry start i lądowanie otrzymano dzięki zastosowaniu klap wychylanych z miejsca pilota. Dźwignienka z zapadką pozwala na ustawienie klap w czterech położeniach wychylenia od 0° do 60° co 15°.

Dzięki manewrowaniu tymi klapami uzyskano możliwość regulacji kąta planowania przy schodzeniu, co daje pilotowi do ręki jakgdyby dodatkowy „gaz” w razie potrzeby zwiększenia szybkości przy nieudanym podejściu do lądowania.

Miejsca w kabine dla pilota i pasażera umieszczone są obok siebie. Pozwala to na łatwe porozumiewanie się w czasie lotu i dużą wygodę. Wejście do kabiny przez otwieraną osłonę z góry. Kabina oszklona celonem niepalnym lub na życzenie „prestiglasem”.

Silnik, jak już wspomniałem, krajowy Avia 3, o mocy 60 KM pozwala na dużą oszczędność w kosztach paliwa przy jednoczesnej dobrej szybkości przelotowej. Naturalnie przewidziano możliwość zabudowania silnika o większej mocy, podobnego typu. Fabryka posiada już obecnie następną sztukę z silnikiem 90 KM. Wzrasta wtedy szybkość przelotowa przy równoczesnym wzroście paliwa i ceny płatowca.

Wyczyny RWD-16 bis zbliżone są bardzo do wyczynów RWD-8 (DWL) z tą różnicą, iż silnik tej

