

waj na potrzeby aeroklubów dużej liczby samolotów sportowych, a ponieważ RWD-10 dał się poznać jako doskonały, zamówiono w DWL między innymi 20 RWD-10. Zbudowane w 1937 roku wzięły udział 26 września 1937 r. na lotnisku mokotowskim w Warszawie w uroczystym przekazaniu przez LOPP 127 samolotów aeroklubom. W 1938 roku zbudowano dodatkowo jeszcze 2 egzemplarze. Nie był to samolot tak liczny jak np. RWD-8, jednak mocno wpisał się w pejzaż przedwojennego Polski. Nie mogły się bez niego odbyć żadne pokazy ani uroczystości państwowe z udziałem lotnictwa. Znany był również za granicą z rajdów, które odbywał wraz z innymi konstrukcjami polskimi i tam także był wysoko oceniany, bo chyba nie było nikogo, komu by ten mały, grabny samolotek się nie podobał i te przewspinałe podniebne harce. To właśnie przez te harce, czasem zbyt brutalne, będące przyczyną uszkodzenia skrzydeł utraciono 3 samoloty, na szczęście obojętne bez ofiar. Natychmiast po tych wypadkach na pozostałych samolotach poprawiono mocowanie górnego pokrycia do żeber, tym samym kończąc złą passę.

DWL mając doświadczenia z eksploatacją poprawionego prototypu i przystępując do budowy serii wprowadziły dalsze udoskonalenia. Silnik Cirrus Hermes zmieniono na mocniejszy polskiej produkcji PZInż Junior o mocy 110 KM, również osłona silnika uległa widocznej zmianie, podwyższono tylną część kadłuba za kabiną pilota. Zmieniono kształt statecznika pionowego i zmniejszono powierzchnię steru kierunku, z bardziej widocznych była zmiana podwozia, koła 600x85 zmieniono na mniejsze 410x155, amortyzatory z krążków gumowych zmieniono w serii na olejowo-powietrzne, tylne podparcie stanowił resor z 5 piór o wymiarach 40x4 mm.

Kadłub samolotu wykonano z rur stalowych wykrzyżowanych i stanowił całość z łóżem silnikowym oraz piramidką do mocowania skrzydeł. W serii dodatkowo usztywniono tył kadłuba poprzez zmianę kratownicy. Górną część kadłuba pokryto sklejką, przed ka-

54 l paliwa z wlewem po prawej stronie przykrytym odchylaną pokrywą. Po lewej stronie pod taką samą pokrywą znajdował się czujnik wskaźnika paliwa. Z przodu pod 5-częściową osłoną wykonaną z blachy aluminiowej znajdował się silnik zawieszony w ramie na gumowych tulejach, napędzał on śmigło drewniane średnicy 1900 mm. Za silnikiem znajdował się zbiornik na 8 l oleju z wlewem pod lewą podnoszoną osłoną silnika. Płat samolotu konstrukcji drewnianej składał się z połówek, każda o kształcie podwójnego trapezu, 2 dźwigi rozstawione co 650 mm, do których doklejało się żebra, były usztywnione między sobą metalowymi rozpórkami i cięgłami. Żebra skrzydeł wykonane z listew i sklejk zostały rozmieszczone co 250 mm, przednia część skrzydła z pierwszym dźwigiem została pokryta sklejką, z tyłu żebra połączone listwą spływu, do tylnego dźwiga zamocowano lotki zawieszane na górnej krawędzi, napęd lotek stanowiły rury skrętne poruszane pionowymi popychaczami od drążka sterowego, wychylenia lotek wynosiły 10° w dół i 25° w górę. Skrzydła pokryto w całości płótnem. Podparcie skrzydeł stanowiły dwie pary metalowych zastrzałów wykrzyżowanych stalowymi cięgłami, dodatkowo przednie zastrzały były usztywnione wspornikami z kadłubem. Skrzydło posiadało 1° wzniosu. Na skrzydle przed kabiną znajdował się uchwyt do wsiadania w kształcie litery T, usterzenie konstrukcji drewnianej wolnonośne, stateczniki kryte sklejką, stery płótnem. Układ żeber w sterach, jak również w lotkach trójkątnej. Stery miały napęd linkowy, linki steru wysokości biegły na zewnątrz, natomiast linki steru kierunku od połowy długości biegły wewnątrz kadłuba.

Wszystkie RWD-10, które wychodziły z wytwórni, były malowane w podobny sposób: przód i dół kadłuba, podwozie, zastrzały oraz spód statecznika poziomego ciemnoczerwone, reszta wraz z usterzeniem srebrne. Skrzydła natomiast były od spodu ciemnoczerwone ze srebrnym kesonem i srebrnymi literami, a góra srebrna z ciemnoczer-

wonym kesonem i ciemnoczerwonymi literami, odstępstwo stanowiły ostatnie egzemplarze BMA, B, C oraz KTT i SPW wykonane w 1938 r., które miały skrzydła srebrne z ciemnoczerwonym kesonem i ciemnoczerwone litery z dołu i góry. Na kadłubach znaki rejestracyjne oraz napis RWD-10 ciemnoczerwone. Godło LOPP w kolorze czerwonym. Niektóre samoloty miały napisy z nazwami fundatorów, np. Warszawskie SP-BLN, O i P miały napis na kadłubie Tomaszowska Fabryka Sztucznego Jedwabiu w kolorze czerwonym, znak aeroklubu oraz nazwy nadane w aeroklubach np. Lwowski BMA – „Szczęśliwy Los C”. Mogły również istnieć inne malowania, np. po remoncie, ale nie ma na to jednoznacznego dowodu. Znałe reje-

stracie RWD-10 to: prototyp SP-ALC, seryjne SP-BGT, BGY, BGZ, BLM, N, O, P, R, S, T, U, W, X, Y, Z, BMA, B, C, O, P oraz KTT i SPW.

Za pomoc w opracowaniu planów serdecznie dziękuję Panu Leszkowi Białemu z Warszawy.

Jako literaturę uzupełniającą polecam:

1. *Polskie konstrukcje lotnicze do 1939 r. Tom II, autor Andrzej Glass, wyd. Stratus.*
2. *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939 r., autor Andrzej Glass.*
3. *Samoloty RWD, autorzy Leszek Duleba, Andrzej Glass. Biblioteczka Skrzydlatej Polski nr 17, wyd. MON.*



biną ułożono na rurkach piramidki, a za kabiną na węgach ze sklejk, z boków kadłuba biegły 2 listwy o wymiarach 22x22 mm, natomiast od spodu na węgach ze sklejk ułożono 9 listew o wymiarach 10x15 mm. Cały kadłub został pokryty płótnem, a boki kabiny zabezpieczono wałkami ze skóry. Kabina pilota była wyposażona w metalowy fotel z miską na spadochron plecowy, tablica zawierała prędkościomierz, wysokościomierz, obrotomierz, ciśnieniomierz oleju, wskaźnik poziomu paliwa oraz wolne miejsce na dodatkowy zegar. Po lewej stronie kabiny znajdował się uchwyt, rurka do trzymania się w czasie akrobacji. W przedniej części kadłuba pod skrzydłami znajdował się zbiornik na

