

Prawie RWD-8 już kręci

#Historia #Lotnictwo wojskowe 15 czerwca 2020

Niemal dokładna replika ikonicznego dla historii polskiego lotnictwa samolotu szkolno-treningowego i łącznikowego wojskowego RWD-8 przechodzi obecnie próby silnika na lotnisku w Świdniku. Kompletny samolot szykowany jest do oblotu latem 2020. Jego twórcą jest Henryk Wicki – właściciel świdnickiej spółki TZL, specjalizujący się w odnawianiu i rekonstrukcji starych samolotów, a także w kompleksowych remontach zabytkowych silników lotniczych (remontowała m.in. silnik krakowskiej P.11c).



Świdnicki niemal RWD-8 przygotowywany do próby silnika na świdnickim lotnisku, gdzie mieści się warsztat spółki TZL / Zdjęcia: Maciej Wijatkowski

RWD-8 w wydaniu Henryka Wickiego napędzany jest 125-konnym, czeskim 7-cylindrowym silnikiem gwiazdowym Verner, podczas kiedy oryginalne przedwojenne dwumiejscowe samoloty ze skrzydłem w układzie parasol i otwartych kabinach miały zabudowane 120-konne, 6-cylindrowe polskie silniki rzędowe PZInż. Junior, także chłodzone powietrzem, produkowane w ówczesnej rzeszowskiej Wytwórni Silników nr 2. Istotna będzie także różnica w konstrukcji podwozia. W prawie replice świdnickiej zastosowano nowoczesne rozwiązanie – tzw. kompletny wózek sprężysty jednej z amerykańskich wytwórni lotniczych w miejscu oryginalnego układu zastrzałowego z amortyzatorami olejowo-powietrznymi.

Prawie RWD-8 z Lublina po oblocie i próbach w powietrzu ma być wytwarzany dla wszystkich, którzy chcieliby się wyposażyć w taki nostalgiczny samolot turystyczny w postaci zestawów do samodzielnego lub profesjonalnego montażu. Do tej pory spółka TZL specjalizowała się w składaniu statków powietrznych sprowadzanych do Polski – najczęściej z USA – w zestawach, co tam jest popularną formą pozyskiwania własnych samolotów, czy śmigłowców przez entuzjastów latania, których nie stać na zakup gotowego statku powietrznego.

Na razie trudno oszacować ile będzie kosztował zestaw *prawie* RWD-8 TZL i jak samolot będzie się zachowywał w locie. Oryginalny RWD-8 znany był ze swojej prostej budowy, niskich kosztów zakupu i eksploatacji, a przy tym niesłychanej łatwości pilotażu. Wielu przedwojennych adeptów latania twierdziło, że nauczyli się pilotowania maszyny w trakcie jednego dnia. A mogła wylądować na dowolnym małym poletku. Ostatnią przygodą bojową RWD-8 był udział w izraelskiej wojnie o niepodległość 1948-1949, podczas której pełnił rolę samolotu zwiadowczego. RWD-8 był najliczniej produkowanym w Polsce samolotem polskiej konstrukcji do lat 1970. Wypuszczono w sumie 600 egzemplarzy. Licencję kupiły 3 kraje: Estonia, Czechosłowacja i Jugosławia, gdzie wytwarzano samoloty napędzane czeskimi silnikami gwiazdowymi Walter NZ-120.

Obliczeniowa masa startowa seryjnego lubelskiego *prawie* RWD-8 TZL to 750 kg. Właściciel liczy na spore zainteresowanie klientów zestawami jego wersji RWD-8 i ma nadzieję na taką stabilizację finansową swojego warsztatu, iż będzie w stanie zbudować następną latającą replikę samolotu Września 1939 – Lublina R-XIII.
