

# Plany MODELARSKIE

# 61

DWUMIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU • ROK XI • NR 3 • 1974 R. • CENA 18 ZŁ





## NA RWD-6 PO ZWYCIĘSTWO W CHALLENGE'U 1932

Opracowanie tekstu i rysunków

WITOLD JELEŃ — WARSZAWA

Challenge Internationale des Avions de Tourisme — Międzynarodowy Turniej dla samolotów Turystycznych został zapoczątkowany zawodami, zorganizowanymi w roku 1928 przez Aeroklub Francji.

Zadania objęte regulaminem konkursu nie były zbyt trudne do spełnienia dla samolotów przygotowanych specjalnie do tego celu. Najpoważniejszą próbą było pokonanie wieloetapowego lotu okrężnego dookoła Francji, wynoszącego łącznie 2 tys. kilometrów.

W rzeczywistości rajd okazał się trudniejszy niż przypuszczano na początku. Spośród grona 25 pilotów uczestniczących w imprezie zaledwie 6 zakwalifikowało swoje wyniki. Zawiniły tu samoloty, w większości prywatne, które nie były odpowiednio przystosowane do celów sportowych.

Mimo słabych rezultatów, towarzyszący zawodom entuzjazm i ogromne zainteresowanie kół lotniczych zachęciły Francuzów do zainicjowania następnego konkursu. Miała to już być większa impreza o charakterze międzynarodowym.

W czasie od 3 do 30 sierpnia 1929 roku rozegrany został I Challenge, zorganizowany przez Aeroklub Francji pod patronatem Międzynarodowego Związku Aeronautycznego FAI — Fédération Aéronautique Internationale.

Regulamin I Challenge'u był dostosowany do możliwości ówczesnych samolotów. Czas przygotowań do konkursu był zbyt krótki i nie pozwalał na budowanie specjalnie przygotowanych maszyn.

Do zawodów zostały dopuszczone tylko dwumiejscowe samoloty w dwóch kategoriach wag: cięższej — do 400 kg i lżejszej — do 280 kg.

Punktację ogólną stanowiła suma punktów za poszczególne oceny, jak: użyteczność, bezpieczeństwo i wyposażenie wnętrza samolotu, zużycie paliwa, prędkość podróżna i regularność w locie okrężnym.

Najważniejszą próbą zawodów był 14-dniowy rajd na trasie długości około 6 tysięcy kilometrów, przebiegający przez 11 państw europejskich, a prowadzący między innymi przez Warszawę i Poznań. Organizacją polskiego odcinka rajdu zajął się

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej. W przelocie okrężnym wzięło udział 55 zawodników, reprezentujących pięć państw: Francję, Niemcy, Włochy, Szwajcarię i Czechosłowację. Do mety doleciało 31 samolotów, a zwycięzcą został pilot niemiecki Fritz Morzik.

Była to pierwsza impreza lotnictwa turystycznego o tak poważnym znaczeniu, niestety Polska nie brała w niej czynnego udziału i nie wystawiła swojej drużyny. Wówczas nie byliśmy jeszcze na tyle silni i przygotowani, aby wziąć udział w tak poważnych zawodach. Ich przebieg przykuł jednak uwagę polskich sportowców kół lotniczych. Czyniono ogromne wysiłki w celu przyszłego zmierzenia swych sił na arenie międzynarodowej.

II Challenge de Tourisme International (w czasie od 20.VII do 7.VIII.1930 roku) organizuje Aeroklub Niemiecki, jako zwycięzca poprzedniego Challenge'u, przy współpracy innych Aeroklubów Narodowych, między innymi i Polski. On też opracowuje bardziej szczegółowy regulamin, kładący większy nacisk





Kadłub skasowanego RWD-6 bis wykorzystano przy budowie prototypowego samolotu RWD-13.

#### OPIS I DANE TECHNICZNE SAMOLOTU RWD-6

Dwumiejscowy samolot sportowy — zastrzałowy grzbietopłat o konstrukcji mieszanej, ze stałym podwoziem.

Rozpiętość	11,0 m
Długość	6,6 m
Wysokość	2,07 m
Powierzchnia nośna	16,0 m <sup>2</sup>
Ciężar własny	474 kG
Ciężar użyteczny	276 kG
Ciężar całkowity	750 kG
Prędkość maksymalna	216 km/h
Prędkość przelotowa	190 km/h
Prędkość minimalna	57,6 km/h
Wznoszenie	5,5 m/s
Pułap	6000 m
Zasięg	850 km
Start na przeszkodę 8 m	111 m
Lądowanie znad przeszkody 8 m	106 m

#### Kadłub

Kratownicowy, spawany z rur stalowych, usztywnionych cięgnami z drutu stalowego, oprofilowany od góry i od dołu dostawianymi żebrami z blachy duralowej i podłużnicami drewnianymi.

Pokrycie kadłuba w części przedniej blachą duralową gładką i karbowaną, boków kabiny sklejką, dalej płótnem. Pokrycie płócienne, w miejscach załamania i łączenia oklejone taśmą ząbkowaną, elementy wystające zabezpieczone skórzanymi nakładkami, przyszytymi do pokrycia.

Kabina kryta z miejscami obok siebie; sterowanie podwójne (drugi drążek sterowy łatwy w demontażu), fotele o konstrukcji z rur stalowych — tapicerowane, wyposażone w brzuszne pasy bezpieczeństwa; możliwość dowolnego regulowania foteli (również w locie) jedynie w płaszczyźnie poziomej.

Nad głowami załogi, w przodzie kabiny, dwa ręczne uchwyty dla ułatwienia wsiadania i wysiadania. Z lewej strony fotela pilota znajduje się dźwignia zmiany kąta zaklinowania statecznika poziomego w locie. Przyrządy pokładowe rozmieszczone na dwóch tablicach, jedna nad drugą: przyrządy nawigacyjne na górnej, a na dolnej silnikowe oraz pilotażowe. Na dolnej tablicy, po lewej stronie, znajdują się wyłączniki iskrowników. Na górnych skrajach dolnej tablicy — dwie dźwignie odcinaczy paliwa zbiorników skrzydłowych. Dodatkowo wyposażenie kabiny stanowi gaśnica pianowa i apteczka.

Przód i sufit kabiny maksymalnie oszklony, ujęty stalową ramą o profilu dwuteowym. W przodzie oszkle-

nia na osi symetrii kabiny — trójkątny nawiewnik z regulacją dźwigniową, dostępną przy tablicy przyrządów. W bocznych oknach — dwa małe nawiewniki kształtu trapezowego, z okrągłymi otworami i zasuwkami.

Po obu stronach kabiny usytuowane są szerokie, wygodne drzwi zaopatrzone w mechanizm blokujący je w pozycji otwartej, jak również w urządzenie do awaryjnego zrzutu. Okna drzwiowe — uchylne, otwierane i blokowane przy użyciu dwuczściowego mechanizmu dźwigniowego z drutu stalowego i paska skórzanego. Drzwi tapicerowane, z obszernymi kieszeniami na ręczne przedmioty. Za drzwiami, po ich zewnętrznych stronach, są przykręcone do pokryć sklejkowych metalowe wywiewniki.

Za kabiną — bagażnik, łatwo dostępny zarówno w locie, jak i na ziemi. Drzwiczki bagażnika są otwierane na zewnątrz i umieszczone po prawej stronie kadłuba. Dostęp w locie — możliwy po uchyleniu zasłony płóciennej z tyłu za fotelami. Wnętrze bagażnika wyłożone sklejką na spodzie i na bokach. Po prawej stronie kadłuba przed kabiną — dysza Venturiego. W końcu kadłuba — obustronne uchwyty do unoszenia tyłu, przypasowane do dolnej części kratownicy.

Pod statecznikiem poziomym — wzierniki kontrolne, umieszczone symetrycznie po obu stronach ka-

dłuba. Do dalekich przelotów możliwe jest wbudowanie do kadłuba dodatkowego zbiornika na paliwo, kosztem ograniczenia przestrzeni bagażowej. Wówczas zasięg zwiększałby się do około 2 tys. kilometrów.

#### Podwozie

Trójgoleniowe, oparte na zasadzie niezależnie uginających się półosi z amortyzatorami olejowo-powietrznymi typu PZL o dużym skoku, pozwalającymi na lądowanie z przepadaniem.

Golenie amortyzatorów mocowane elastycznie do podwójnych okuc przykadłubowych, służących jednocześnie do zamocowania dolnych zakończeń zastrzałów skrzydłowych. Dolne okucia goleni wiązane przegubowo z półosiami.

Koła z oponami balonowymi niskociśnieniowymi marki Dunlop, wy-

posażone w hamulce typu Bendix, działające niezależnie. Osłony kół dwuczściowe owiewki ręcznie klepane z blachy duralowej, skręcane na styku śrubami.

#### Płozą ogonowa

Wykonana jest ze stali resorowej — siedem piór złączonych pośrodku korytkiem i wspólnie ściągniętych śrubą. Płozą mocowana do kratownicy kadłuba zawiasowo, tylnym końcem dolnego pióra resoru. Podparta pośrodku widełkami, przyspawanymi do końcowego węzła kratownicy. Dolne zakończenie płozy wsparte o ziemię na wymiennej stopce z odlewu stalowego. Płozą ogonowa w połowie swej długości jest osłonięta korytkiem z blachy duralowej, mocowanym do spodu kadłuba.

#### Usterzenie

Wolnonośne o konstrukcji drewnianej, stateczniki kryte sklejką i płótnem, stery — tylko płótnem. Statecznik poziomy przestawialny w locie. Napęd sterów — linkami stalowymi.

Dźwigar statecznika poziomego typu skrzynkowego, na nim znajdują się okucia mocujące statecznik do kadłuba oraz cztery zawiasy steru. Zeberka statecznika są ustawione prostopadłe do dźwigara. Ster wysokości posiada dźwigar z klejonych 2 pasów drewnianych i jednej bocznej sklejki. Zeberka steru ustawione skośnie do dźwigara. Łączenia żeber w miejscach styku z dźwigarem i listwą spływu mają usztywnienia w postaci bocznych nakładek ze sklejki.

Dźwigar statecznika pionowego jest tej samej konstrukcji co dźwigar steru wysokości, na nim znajduje się okucie łączące statecznik z kadłubem i dwa zawiasy steru. Ustawienie żeber statecznika jest prostopadłe do dźwigara. Statecznik pionowy w dolnej partii listwy czołowej posiada okucie nastawne, łączące go z kadłubem. Ster kierunku — kompensowany, o konstrukcji dźwigara jak w sterze wysokości i o skośnym ustawieniu żeber. Na dźwigarze zamocowana jest dźwignia napędowa do linek oraz dwa zawiasy steru.

Wszystkie powierzchnie pokryte usterzenia zaopatrzone są w otwory odpowietrzające.

#### Płat

Dwudzielny, o konstrukcji drewnianej, jednodźwigarowy, z dźwigarkiem pomocniczym wzdłuż lotek i klap; kształt prostokątny, zaokrąglony na zakończeniach i zwięzający się przy kadłubie. Jest podparty — z każdej strony — pojedynczym zastrzałem, którego dolne zakończenie ma urządzenie teleskopowe.

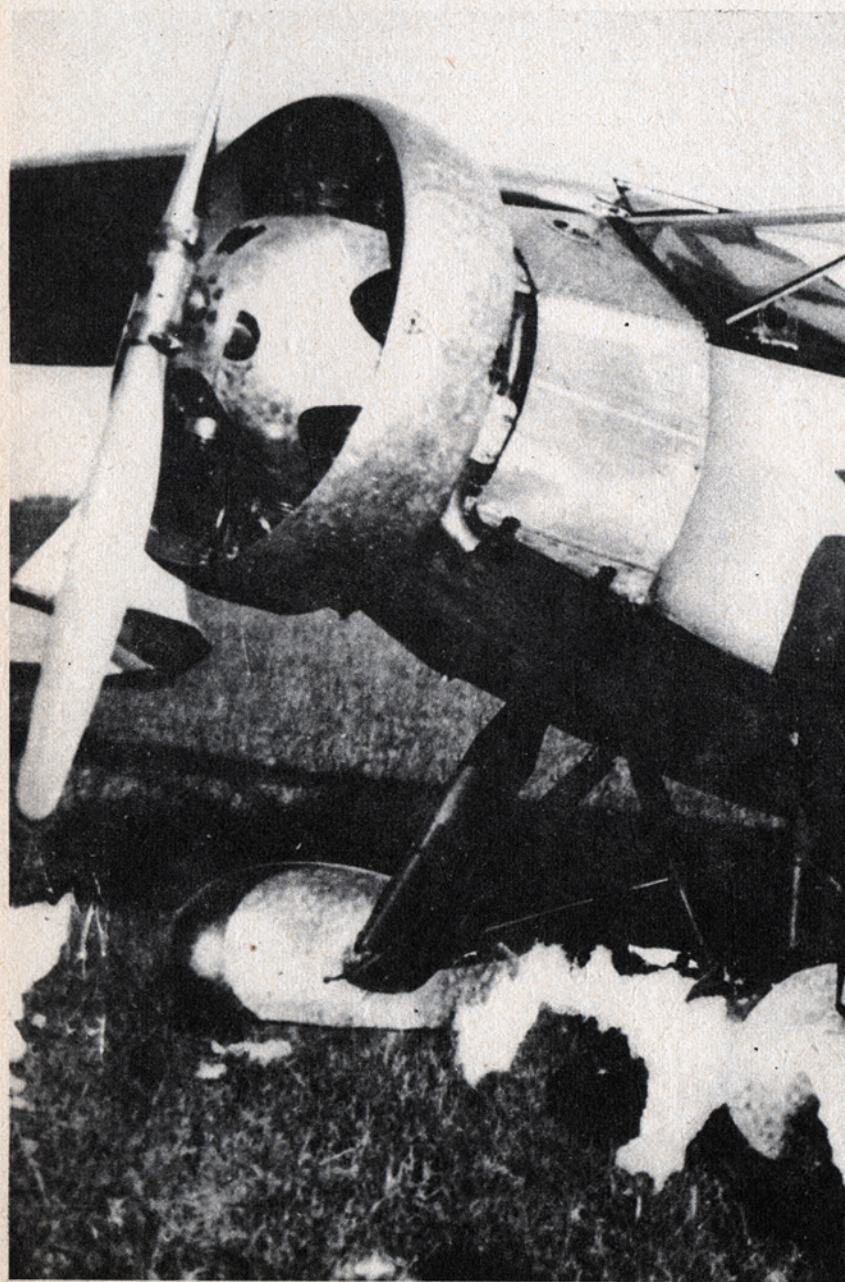
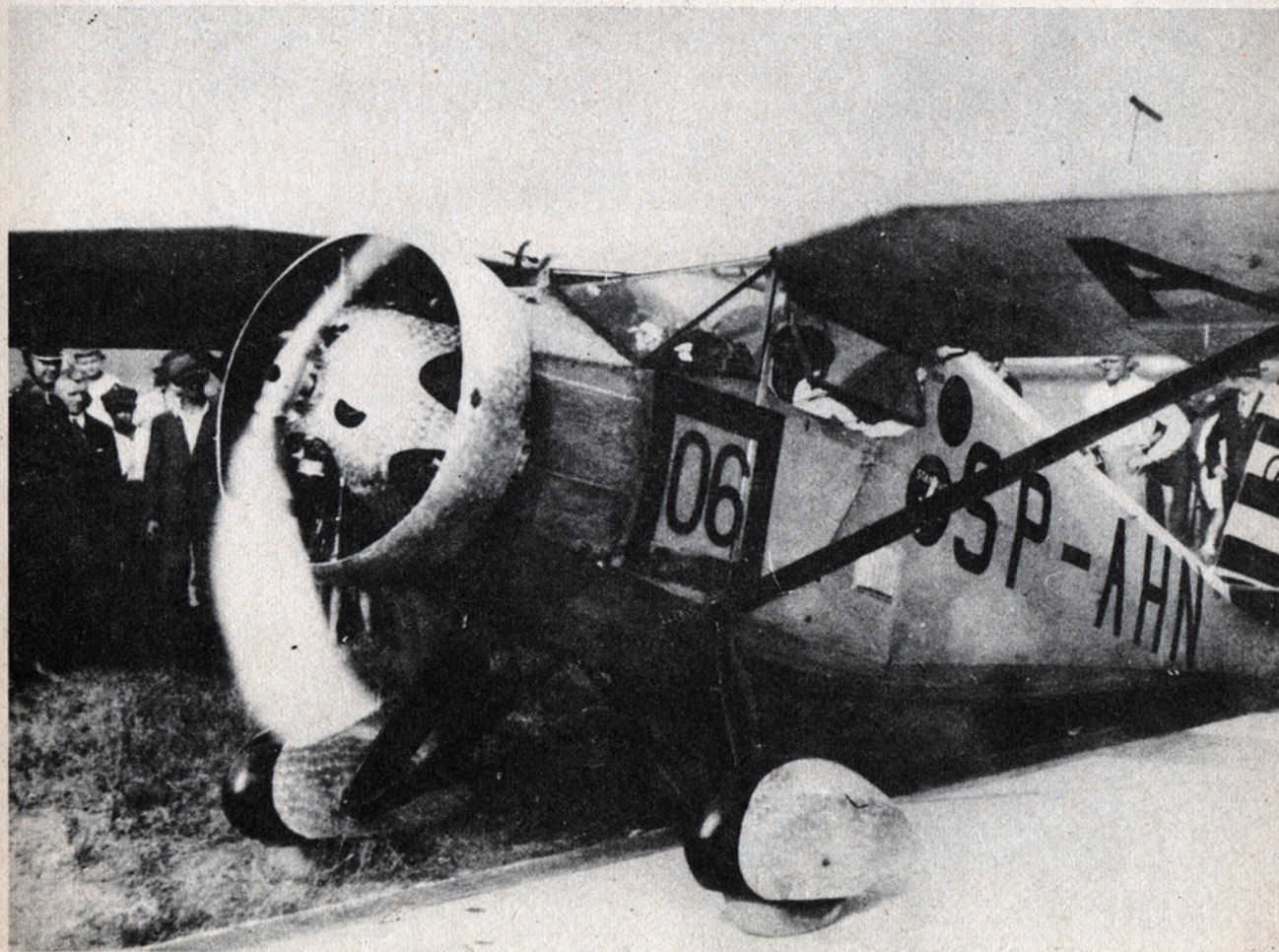
Skrzydła — składane wzdłuż kadłuba, po uprzednim wysunięciu zasuw z przednich okuc nośnych i po zdjęciu zabezpieczeń na zakończeniach zastrzałów w części przykadłubowej (przygotowanie teleskopów do wydłużenia). Obrót skrzydeł następuje na tylnych, nośnych okuciach o budowie przegubowej.

Skrzydła wzdłuż całej krawędzi natarcia wyposażone są w samoczynne, blokowane sloty, a na krawędzi spływu — w klapy i lotki wychylane różnicowo.

Zbiorniki paliwa — prawy i lewy — o łącznej pojemności 140 l, zostały zabudowane w skrzydłach, w sekcjach przykadłubowych.

Nad prawym skrzydłem, w pobliżu dźwigara głównego, zamocowana jest na sztycy pionowej rurka Pitota. Dźwigar główny — typu skrzynkowego, wykonany jest z pasów drewna i sklejki. Między pasami wstawione są żeberka, usztywniające sklejki boczne w miejscach dostawienia żeber skrzydłowych.

Dźwigar pomocniczy (przedlotkowy) ma tylne zakończenie uformo-



# CHALLENGE 1932 TRASA RAIDU.



wane z giętej sklejki, wzmocniony jest od czola klejonymi pasami drewnianymi.

Żebra skrzydeł (sklejkowo-listwowe) są rozmieszczone w różnych odstępach, o największym zagęszczeniu na przestrzeni ograniczonej długością kłapy. Odcinki międzyżebrowe dolnej powierzchni skrzydeł zostały usztywnione skośnymi listwami drewnianymi.

Kłapy i lotki mają prawie identyczną budowę: dźwigar klejony z pasów drewna i sklejki, z wkładkami pod zawiasy, dźwignię i po-

pychacz. Żeberka są wykonane z listew i sklejki i ustawione skośnie do dźwigara. Krawędź czołowa — kłapy i lotki — jest przecięta w 3 miejscach celem umożliwienia swobodnego obrotu na zawiasach. Punkt obrotu znajduje się poniżej cięciwy profilu.

Płat ma częściowe pokrycie sklejkowe z warstwą płótna (górną—dół) od czola natarcia, aż poza tylną krawędź dźwigara głównego, na obrzeżach, gdzie znajdują się otwory na ręczne uchwyty skrzydeł i na zwiężających się odcinkach przy-

kadłubowych. Pozostała powierzchnia płata, łącznie z kłapami i lotkami, jest obciążona płótnem. Szwy i miejsca załamania płótna — zabezpieczone taśmą żabkową. W pokryciach kłap i lotek znajdują się otwory odpowietrzające. Skrzydła posiadają od spodu po 4 wzierniki z każdej strony, udostępniające kontrolę okuc nośnych oraz dźwigni z popychaczami kłap i lotek.

Okucia łączące skrzydła z zastrzałami zostały obudowane owiewkami.

## Zespół napędowy

Samolot był wyposażony w 7-cylindrowy silnik gwiazdowy typu Armstrong-Siddeley „Genet Major” — chłodzony powietrzem, o mocy nominalnej 140 KM przy 2200 obr./min. i mocy startowej 160 KM przy 2500 obr./min.

Srednica zewnętrzna silnika 0,953 m  
Długość całkowita 0,99 m  
Ciężar suchego silnika 143 kG

Silnik osłonięty był pierścieniem Townenda i zamocowany do łoża silnikowego — elastycznie, przy użyciu śrub i podkładek gumowych. Przęd silnika — karter osłonięty wykształconą blachą duralową z owalnymi wcięciami na cylindry i ażurowanym napisem RWD. Wycięte litery napisu spełniały rolę otworu chłodzenia i zarazem wziernika kontrolnego dla silnika.

Zespół napędowy, dla pełnego bezpieczeństwa załogi samolotu, został odgrodzony od kabiny ścianą ogniową.

Śmigło było metalowe, dwułopatowe, nastawne na ziemi.

## Malowanie

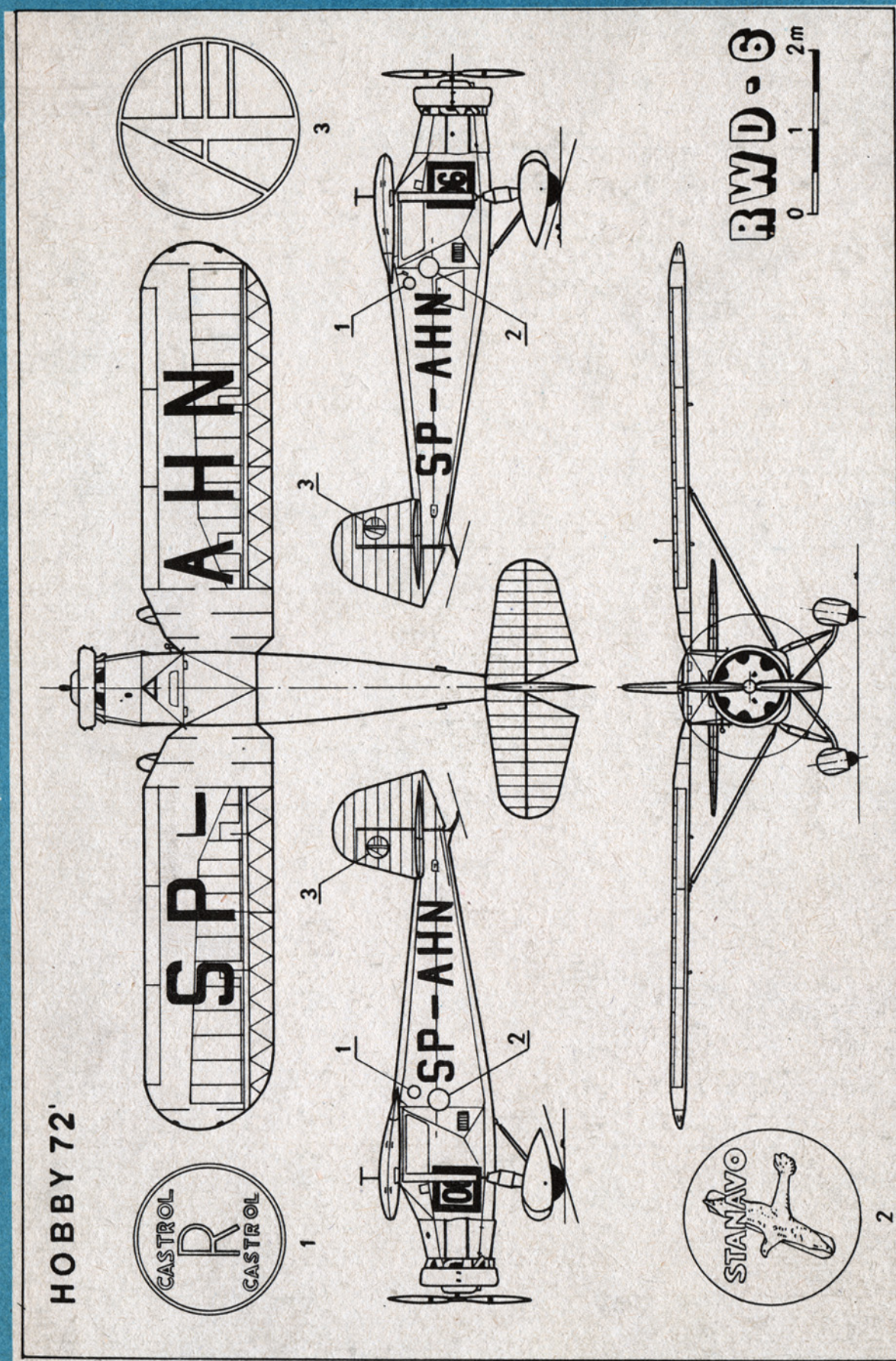
Płat i kadłub malowane były na srebrno, usterzenie w biało-czerwone pasy; zastrzały skrzydłowe, golenie podwozia oraz pasy na owiewkach — na czerwono. Znaki rejestracyjne na kadłubie i skrzydłach, rurka Pitota, dysza Venturiego, uchwyty tyłu kadłuba i płoza ogonowa ze stopką były czarne. Czarny numer konkursowy z obwódką ograniczającą białe pole został umieszczony po obu stronach przodu kadłuba na skrajach spodniej powierzchni płata. Znaki okrągłe z napisami: „Castrol” i „Stanaro” umieszczone były na bokach kadłuba w położeniu różnicowanym prawej i lewej strony.

Wnętrze kabiny samolotu łącznie z fotelami i tablicą przyrządów wykonano w barwach jasnoszarych.

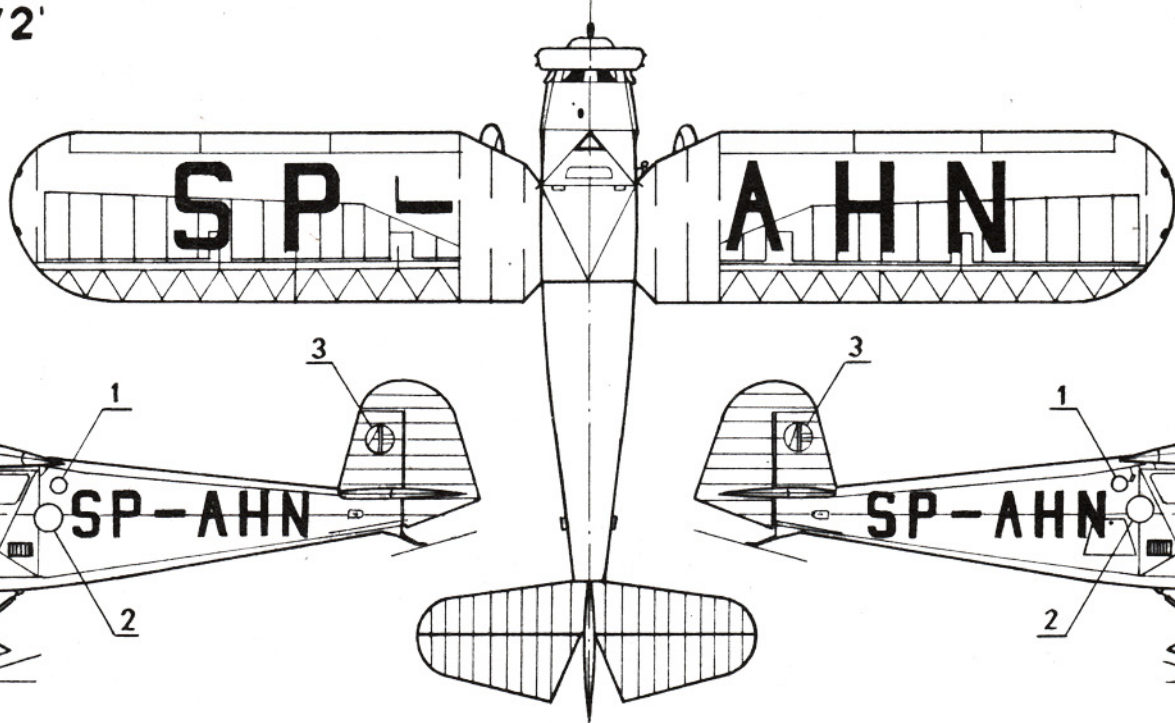
Na łopatach śmigła były skośnie naklejone czerwone opaski ze środkowym białym lampasem.

Samolot RWD-6 bis miał całe usterzenie malowane na srebrno, a na stateczniku pionowym umieszczoną myszkę Miki.

Wydaje ZG LOK. Redaguje zespół. Adres redakcji: 00-957 Warszawa, ul. Chocimska 14, pokój 319, tel. 45-12-31, wew. 62. Warunki prenumeraty: Cena prenumeraty krajowej: półrocznie — 54 zł, rocznie — 108 zł. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę na kraj dla czytelników indywidualnych przyjmują urzędy pocztowe oraz listonosze. Czytelnicy indywidualni mogą dokonywać wpłat również na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala. Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch” Warszawa, ul. Wronia 23. Wszystkie instytucje państwowe i społeczne mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie za pośrednictwem oddziałów i delegatur „Ruchu”. Druk. Wojsk. Zakł. Graf. Zam. 3315. Nakład 8000. Indeks 36706. W-31.



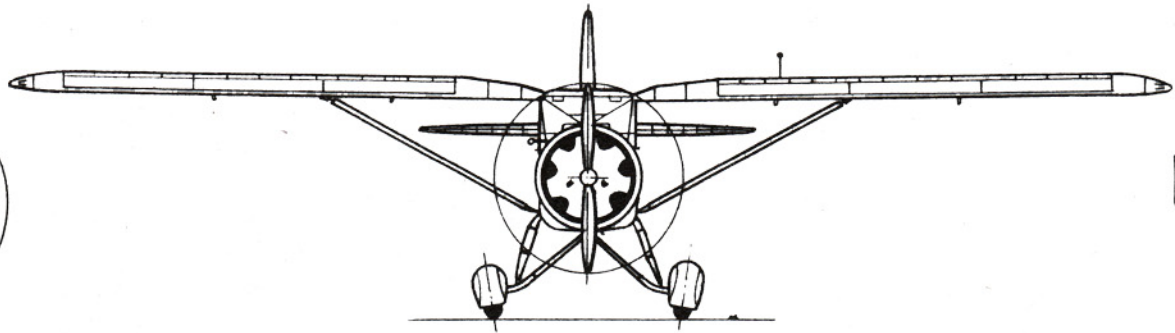
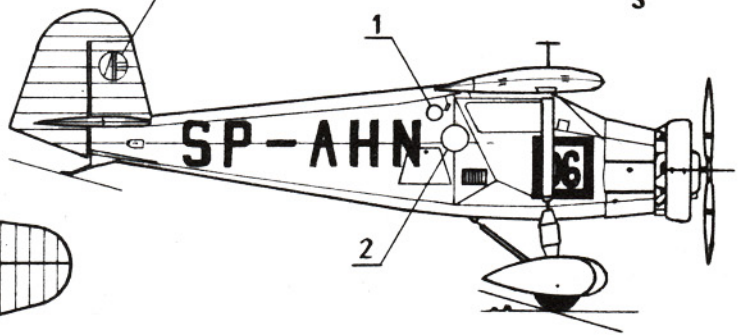
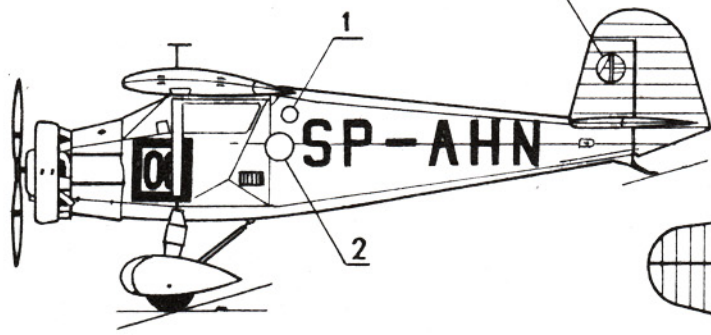
HOBBY 72'



3



1



2

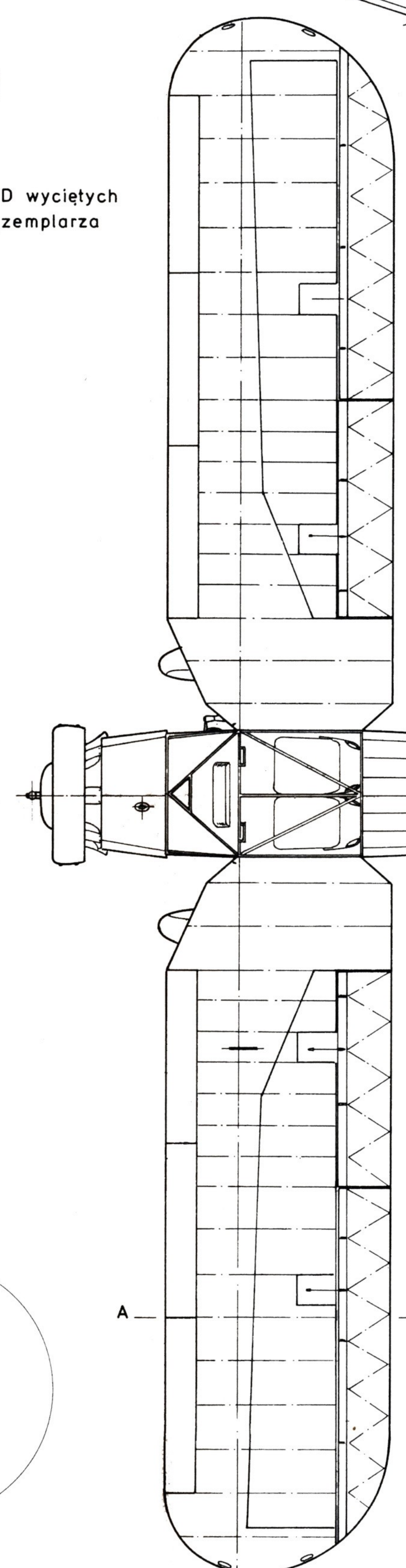
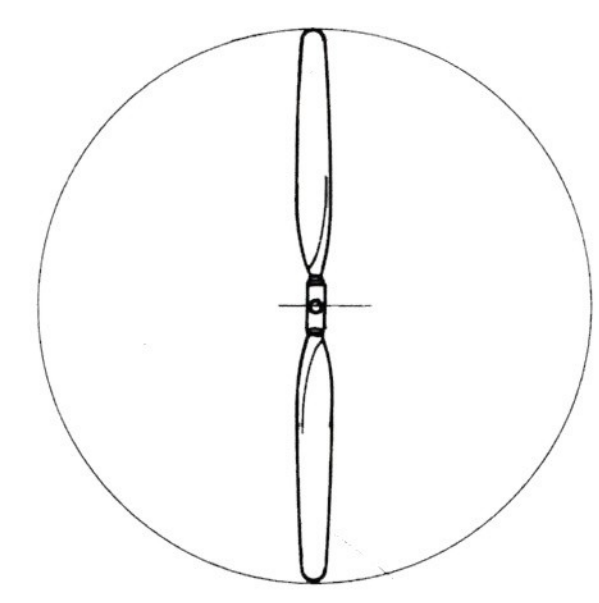
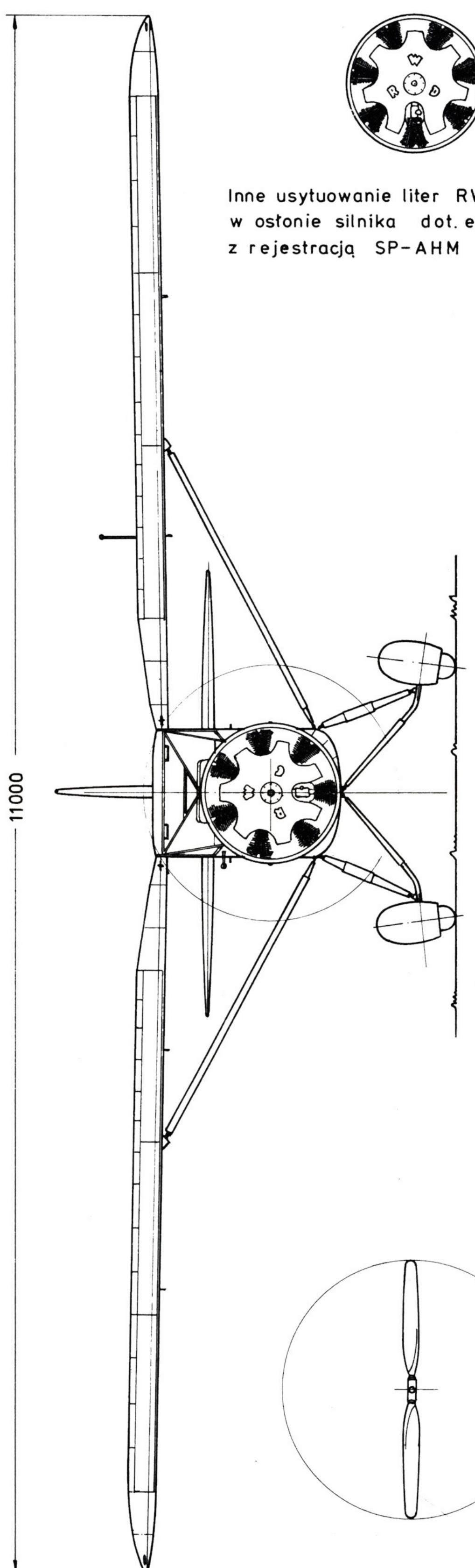
RWD-6



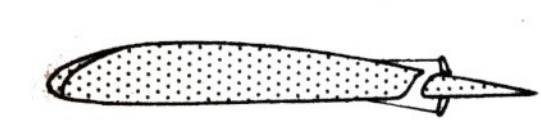
11000



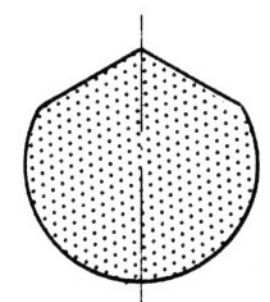
Inne usytuowanie liter RWD wyciętych w osłonie silnika dot. egzemplarza z rejestracją SP-AHM



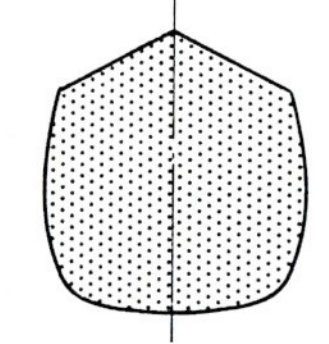
A A



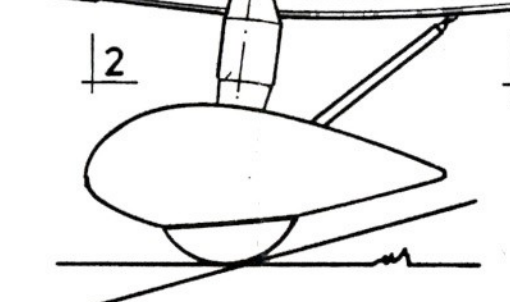
A - A



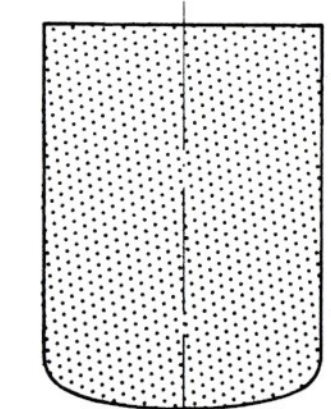
Nr 1



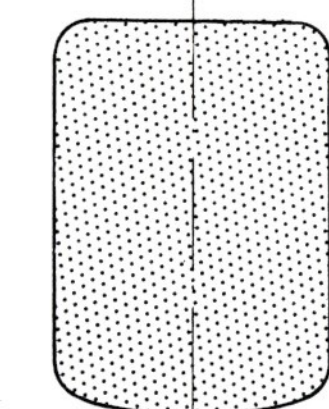
Nr 2



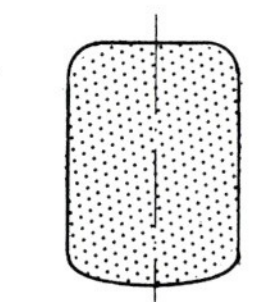
3



Nr 3



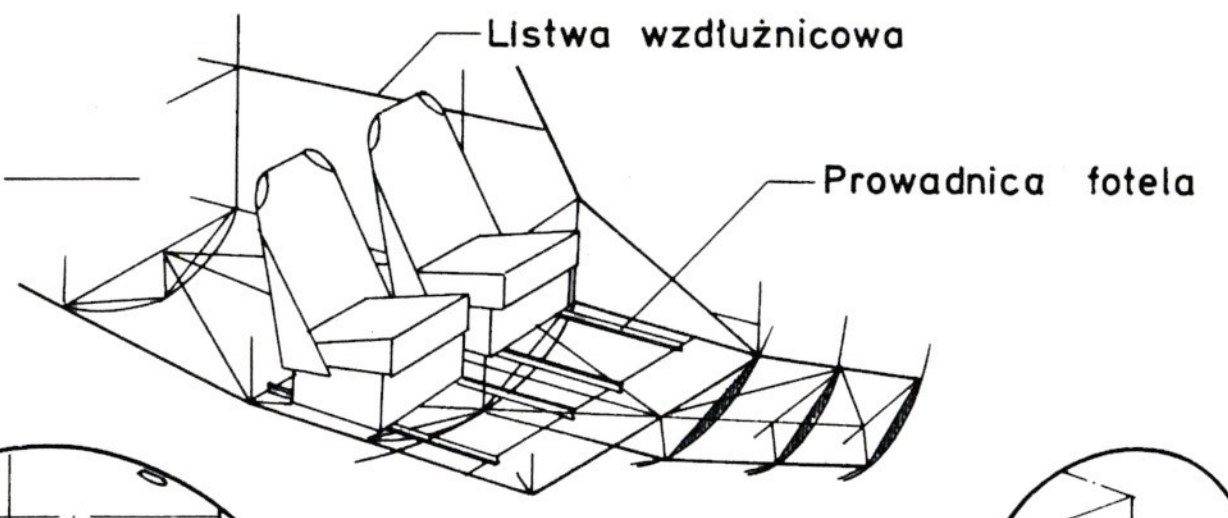
Nr 4



Nr 5



Nr 6

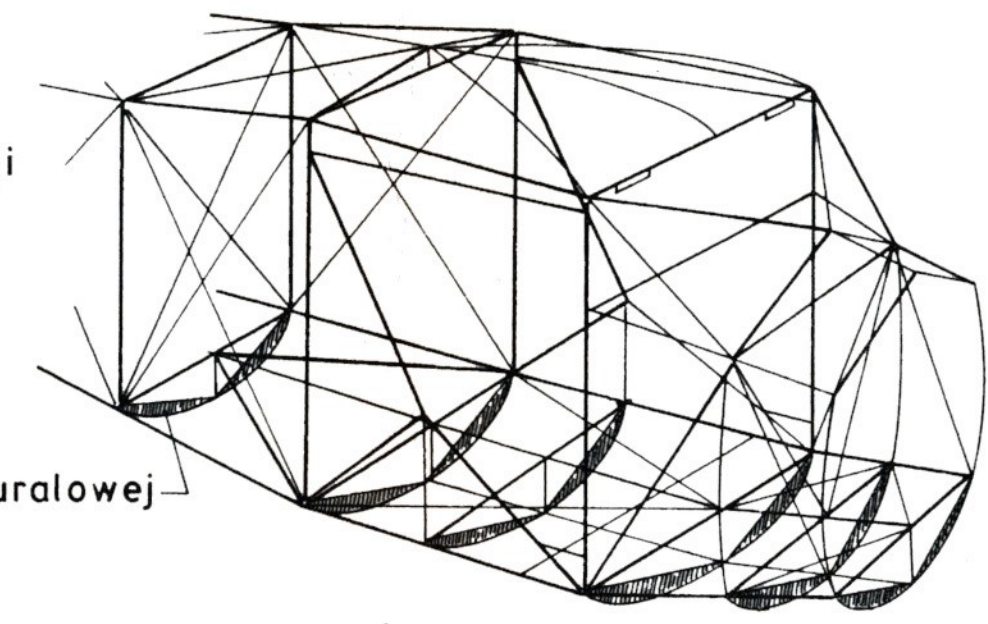


Przestrzeń ładunkowa

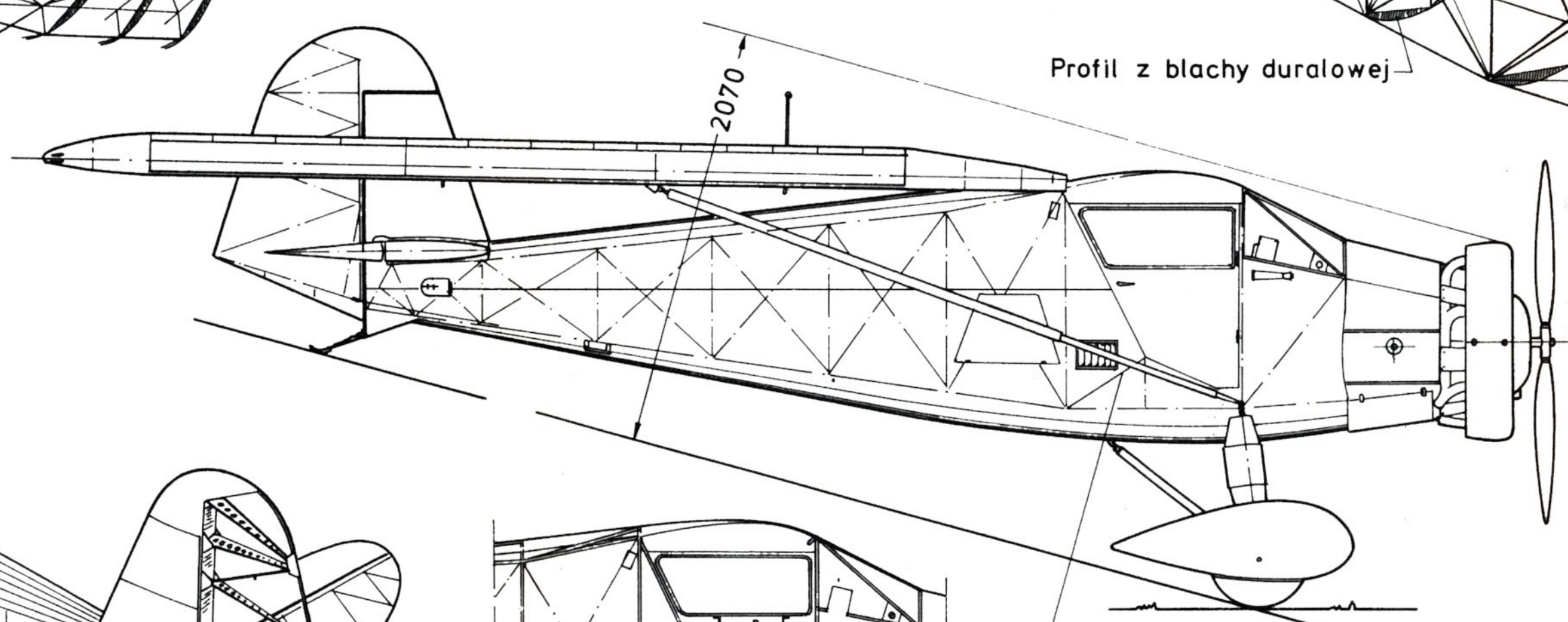
Listwa wzdużnicowa

Prowadnica fotela

Fragment przedniej konstrukcji kadłuba

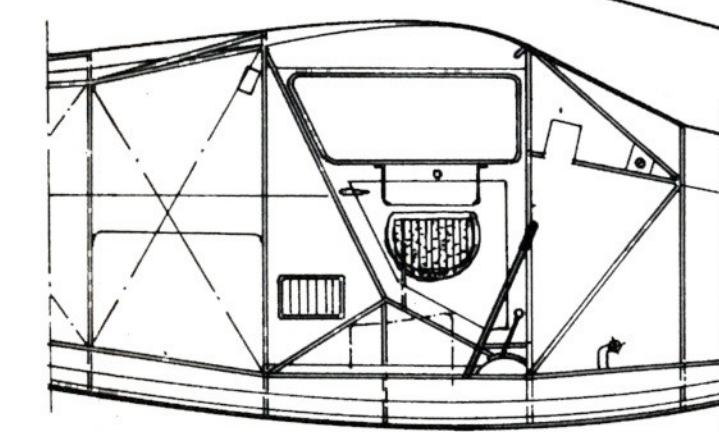
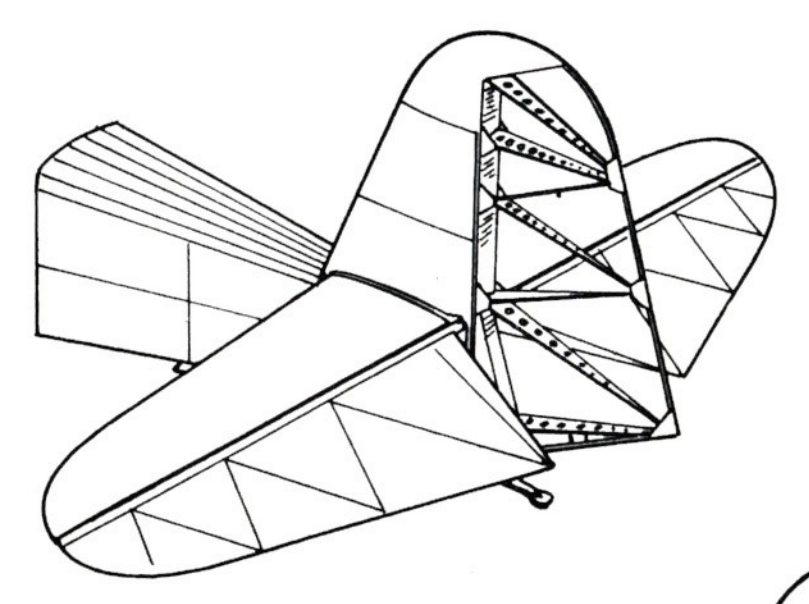


Profil z blachy duralowej

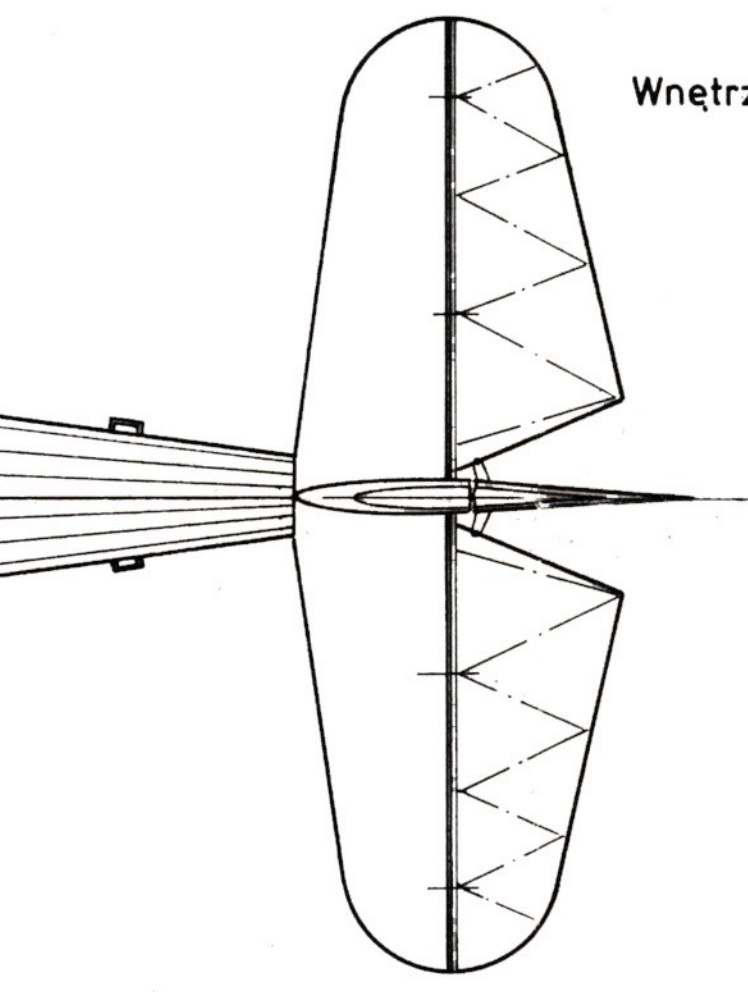


2070

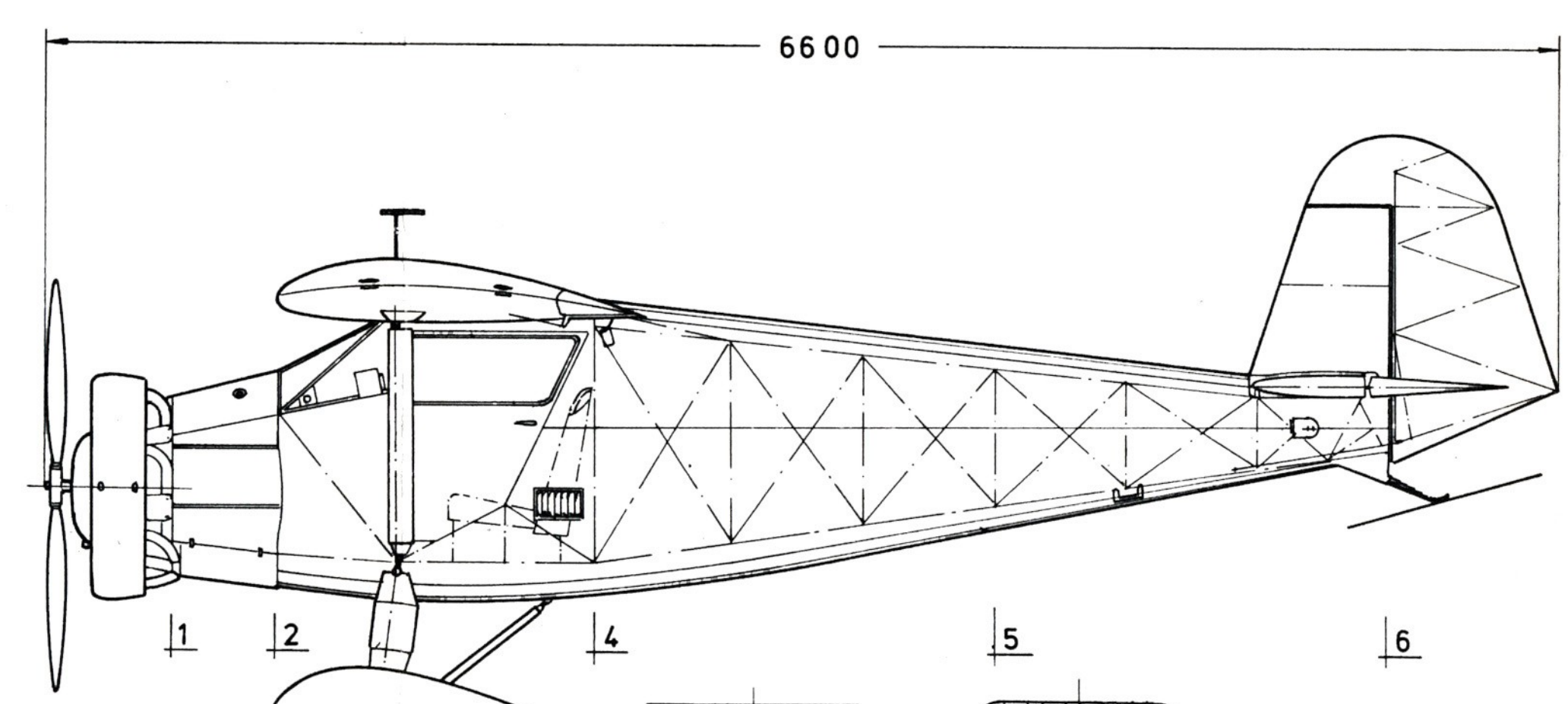
Teleskopowe wydłużenie zastrzału



Wnętrze kabiny



6600



1

2

4

5

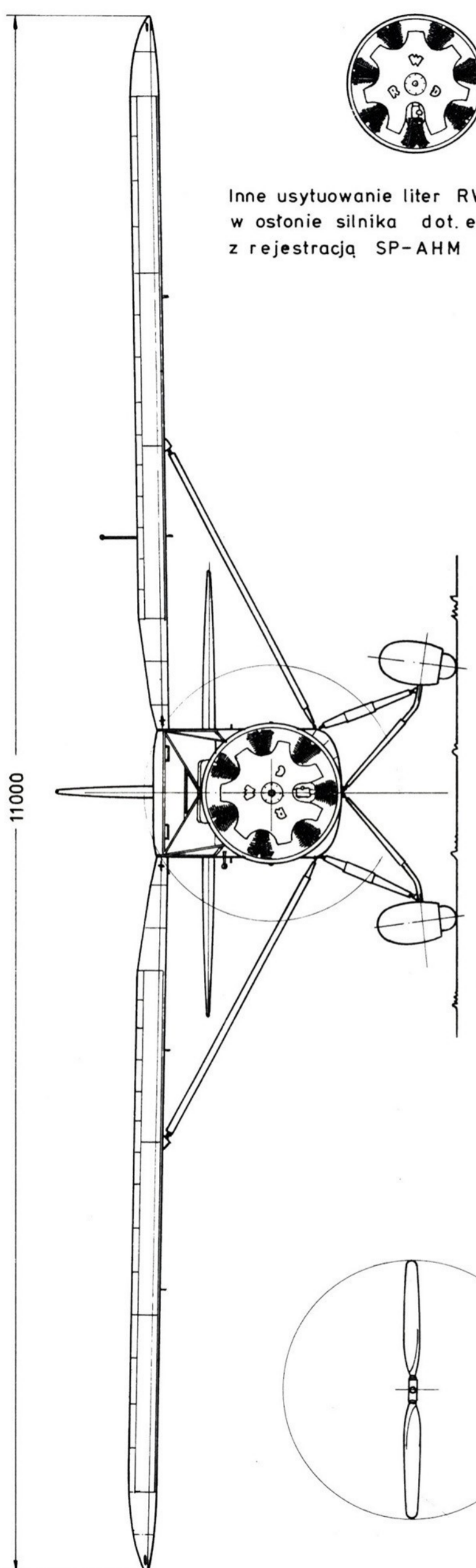
6

# RWD-6

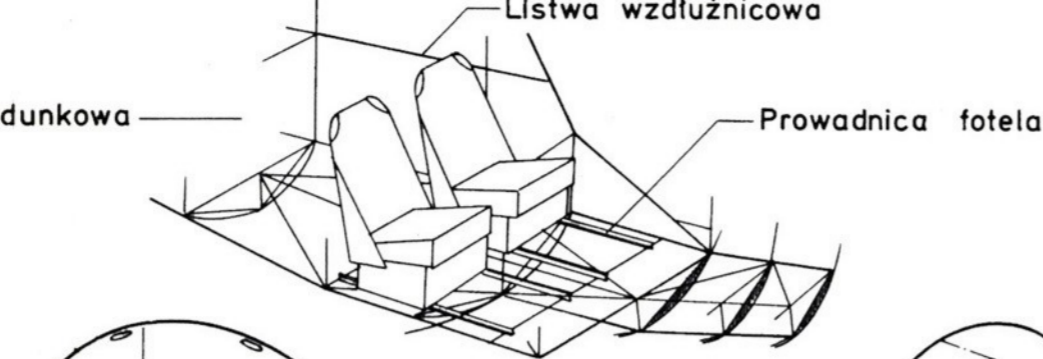
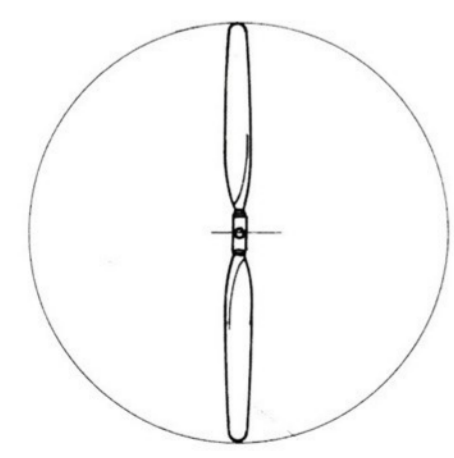
OPRACOWAŁ: WITOLD JELEŃ, KR.-ZBIGNIEW LURANC

TEMAT ARKUSZA: RYSUNEK ZESTAWIENIOWY

1973	5	1	1:25	A-1
ROK	JŁOŚĆ	ARK.NR.	ARKUSZA	PODZIAŁKA
				FORMAT



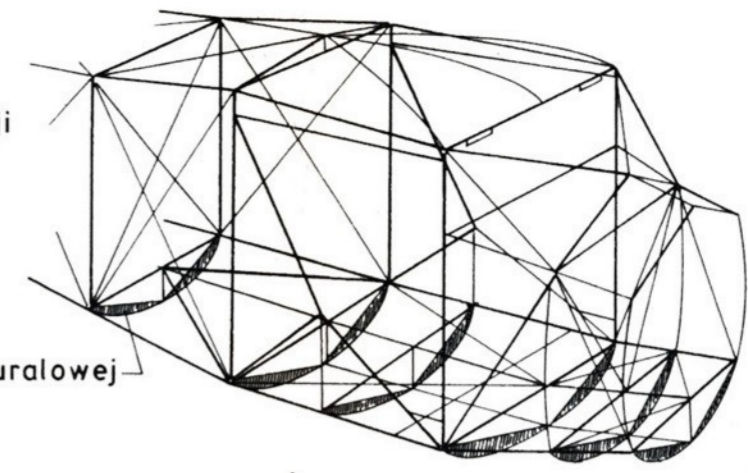
Inne usytuowanie liter RWD wyciętych w osłonie silnika dot. egzemplarza z rejestracją SP-AHM



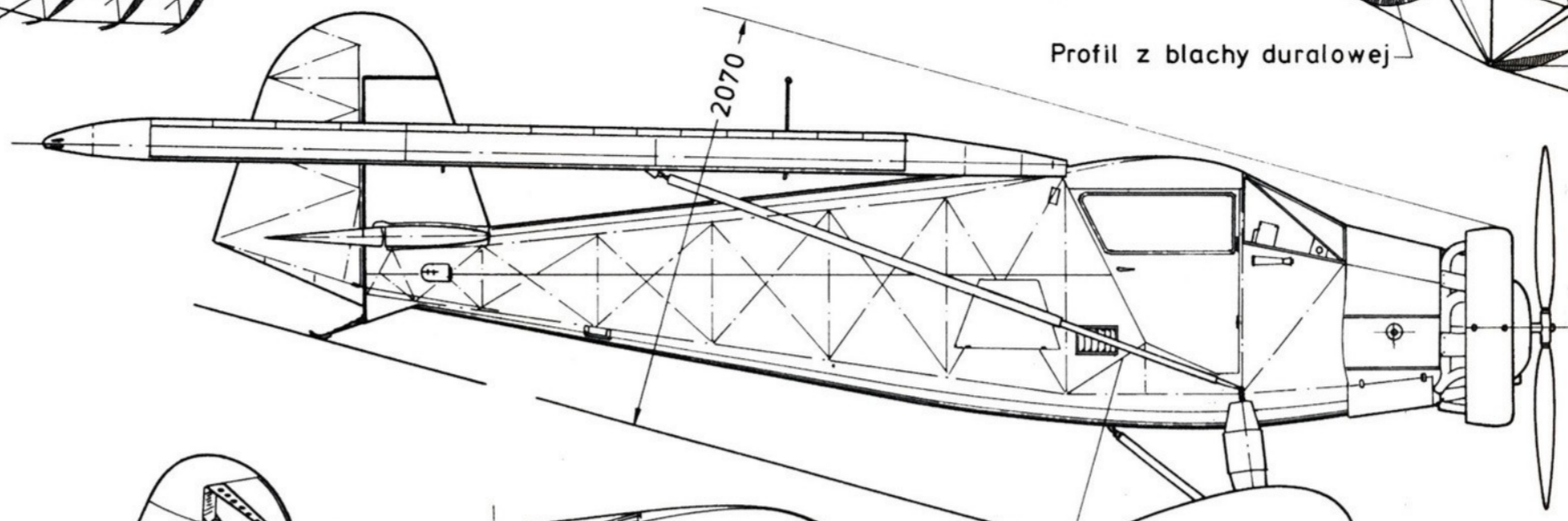
Przestrzeń ładunkowa

Listwa wzdużnicowa  
Prowadnica fotela

Fragment przedniej konstrukcji kadłuba

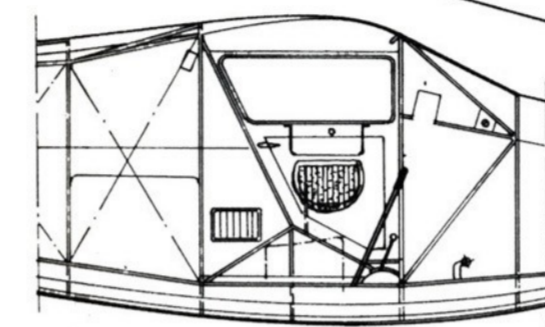
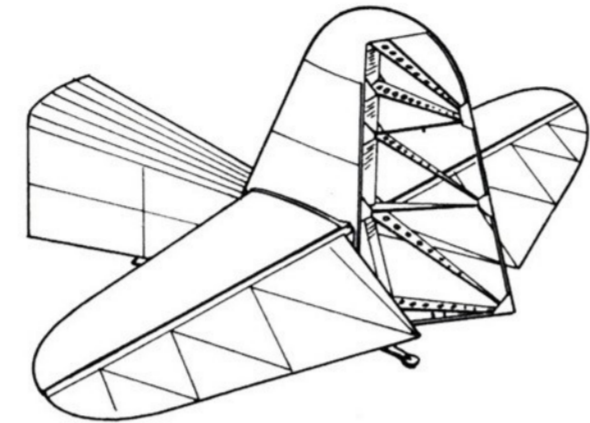


Profil z blachy duralowej

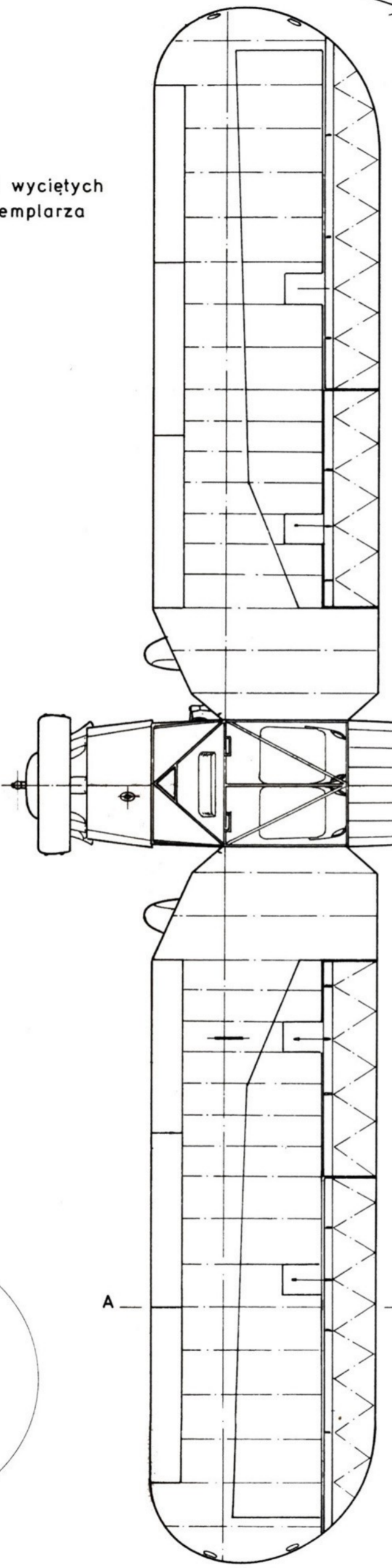
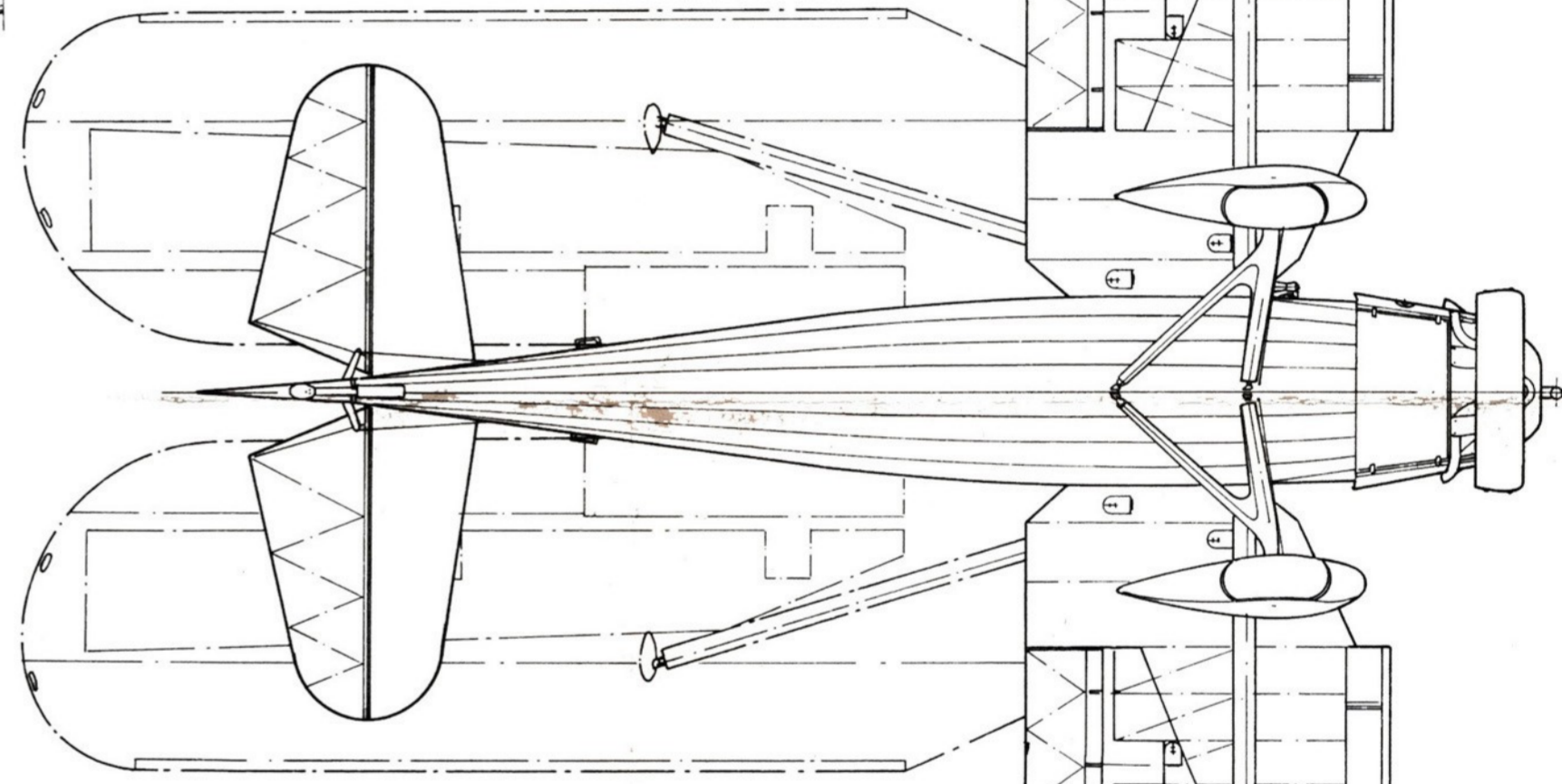


2070

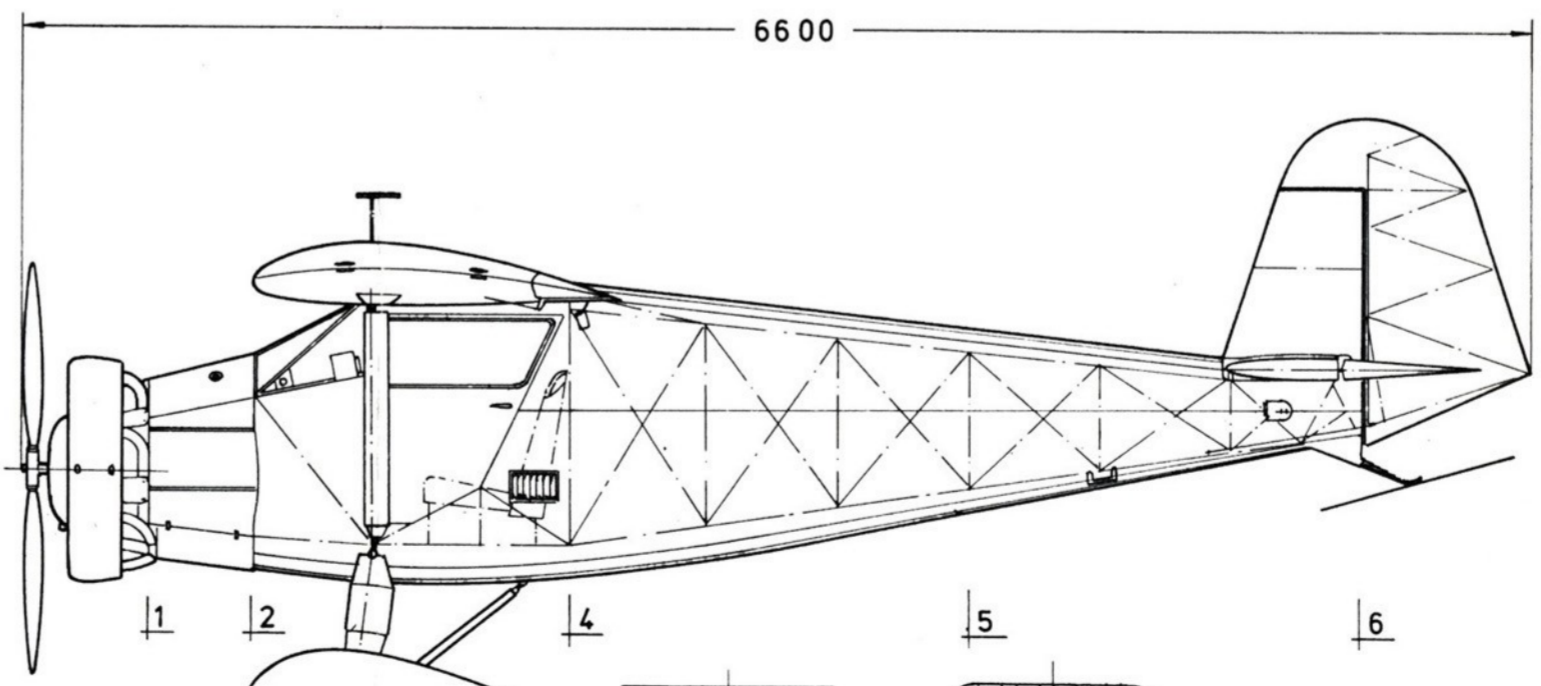
Teleskopowe wydłużenie zastrzału



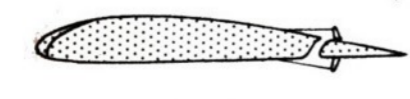
Wnętrze kabiny



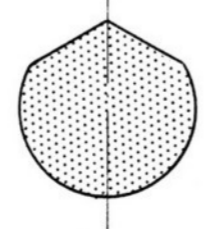
A A



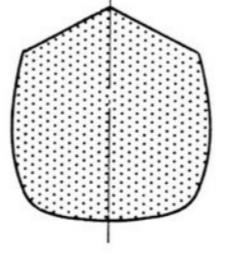
6600



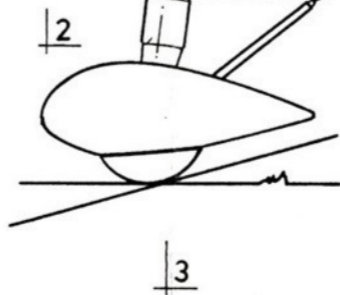
A - A



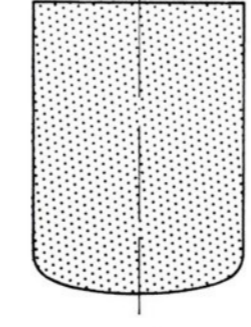
Nr 1



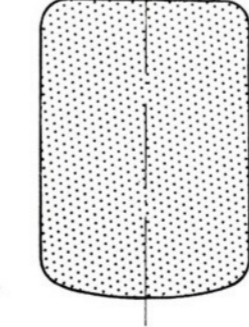
Nr 2



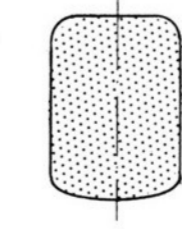
3



Nr 3



Nr 4



Nr 5



Nr 6

# RWD-6

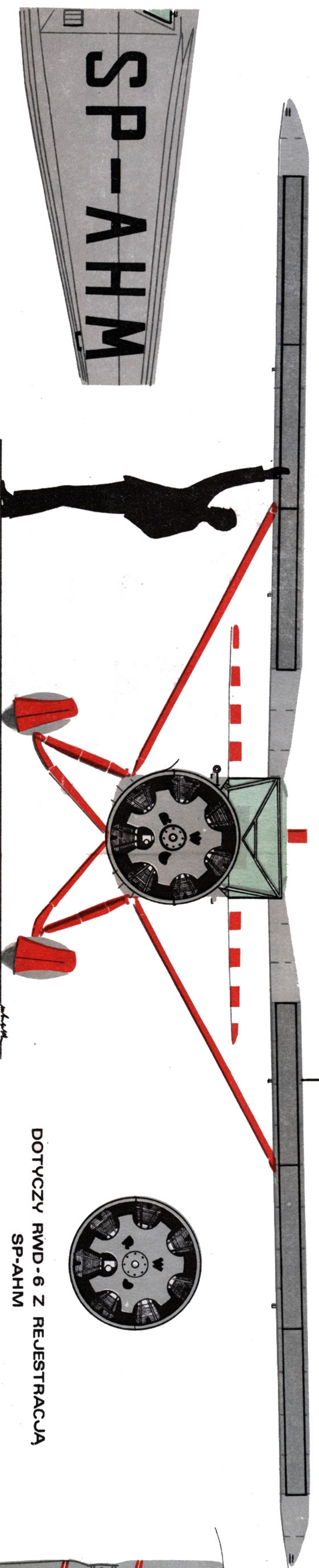
OPRACOWAŁ: WITOLD JELEŃ, KR-ZBIGNIEW LURANC

TEMAT ARKUSZA: RYSUNEK ZESTAWIENIOWY

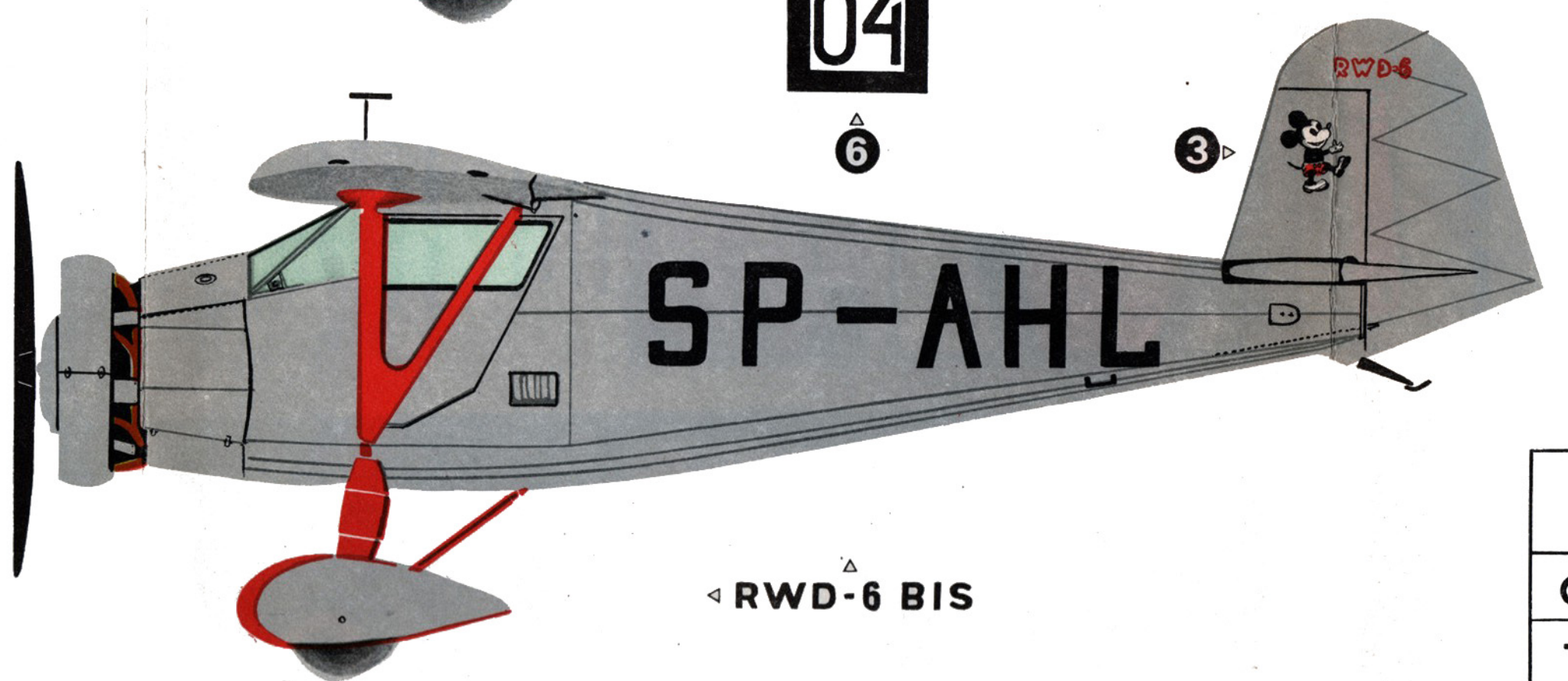
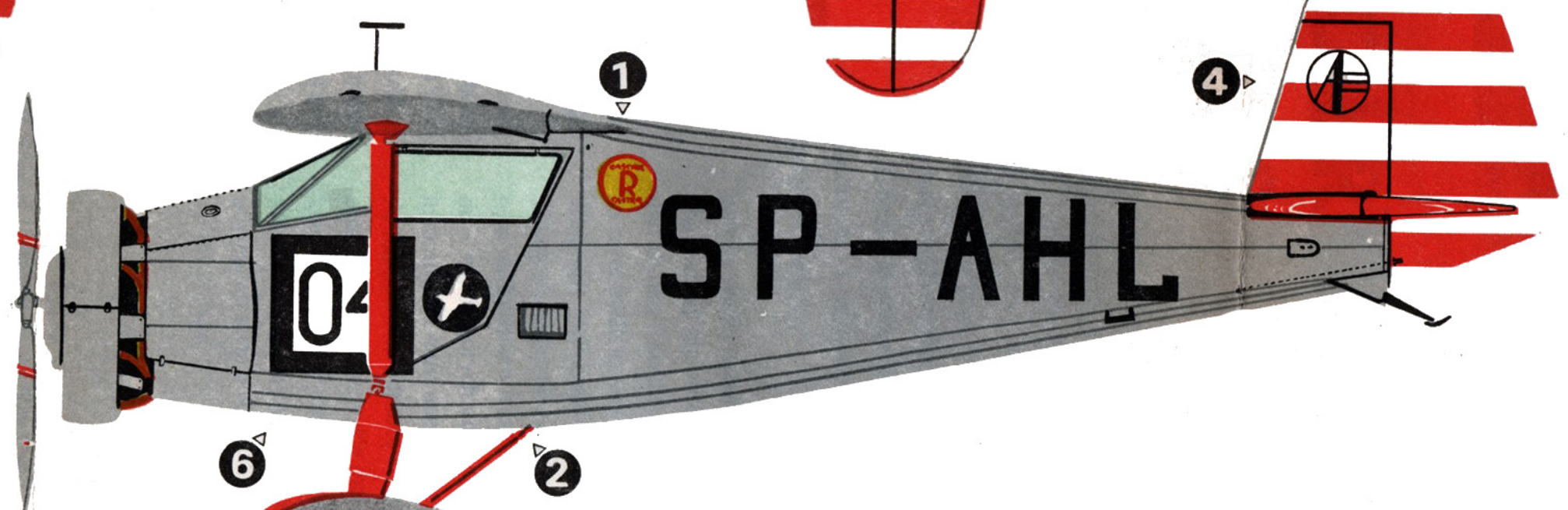
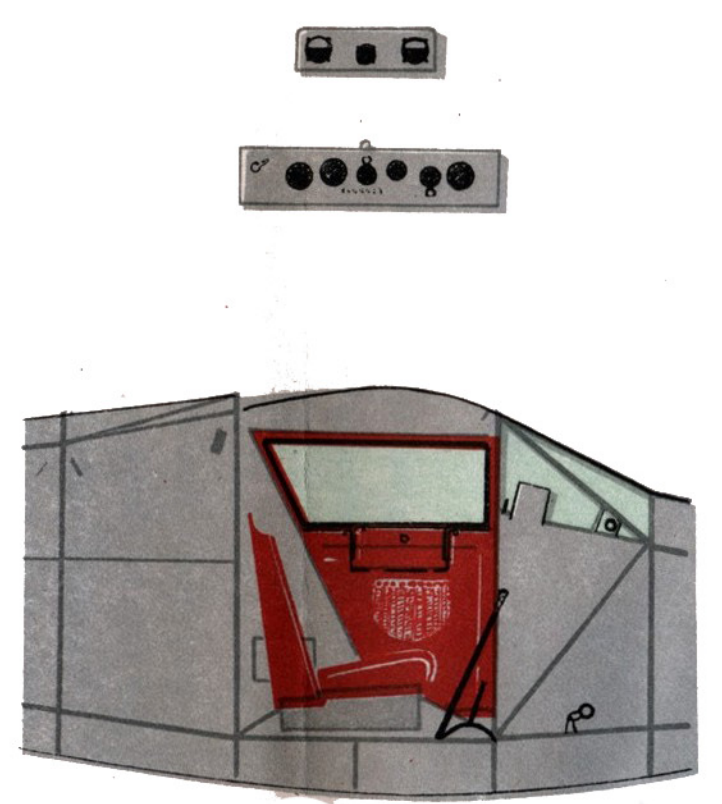
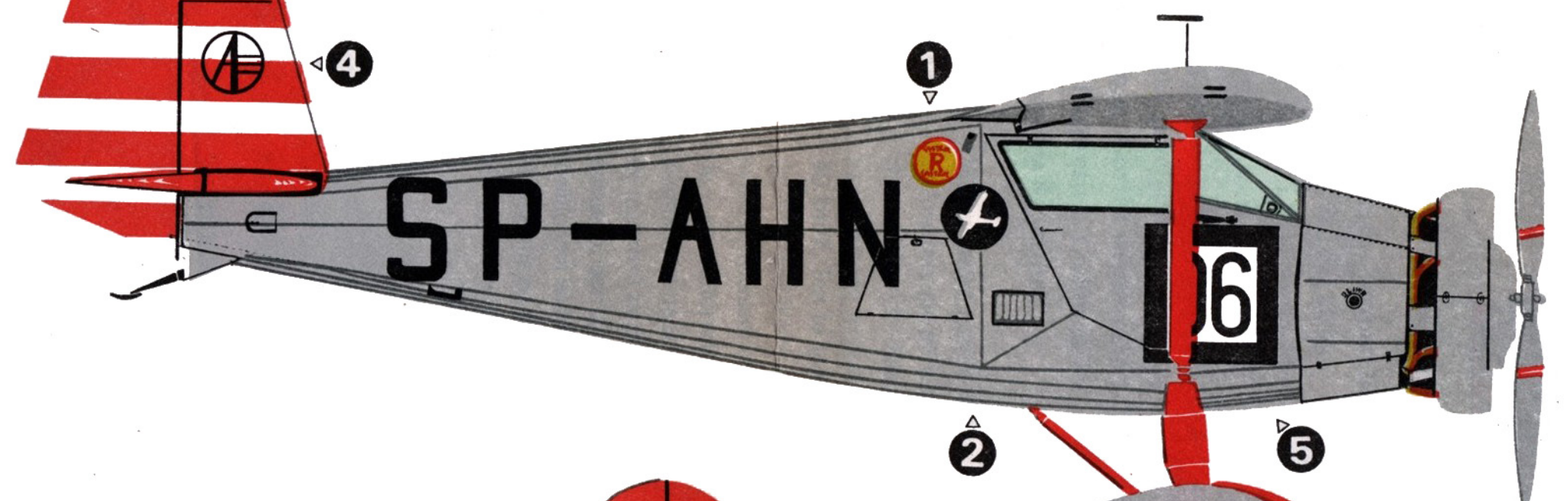
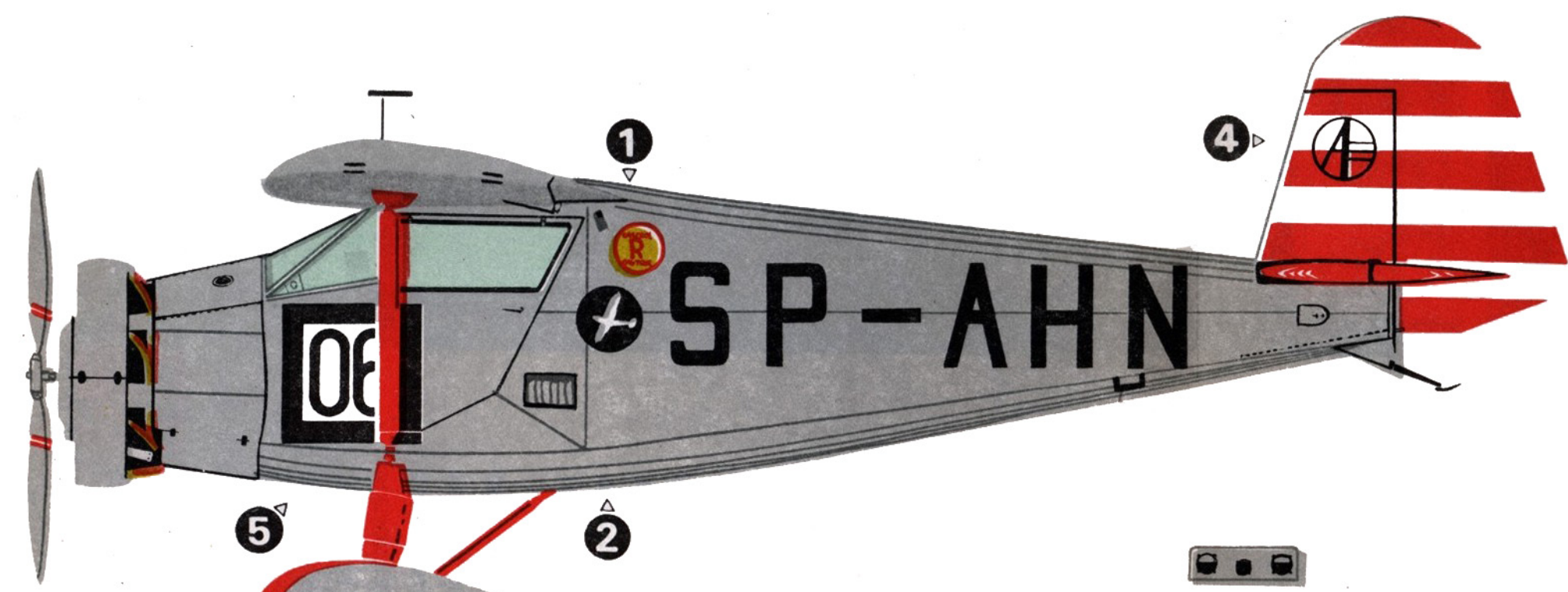
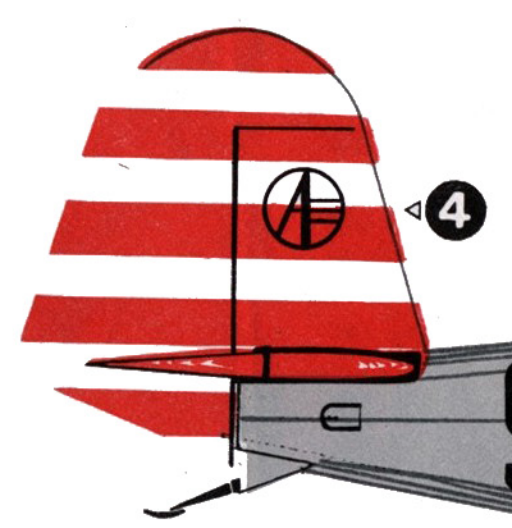
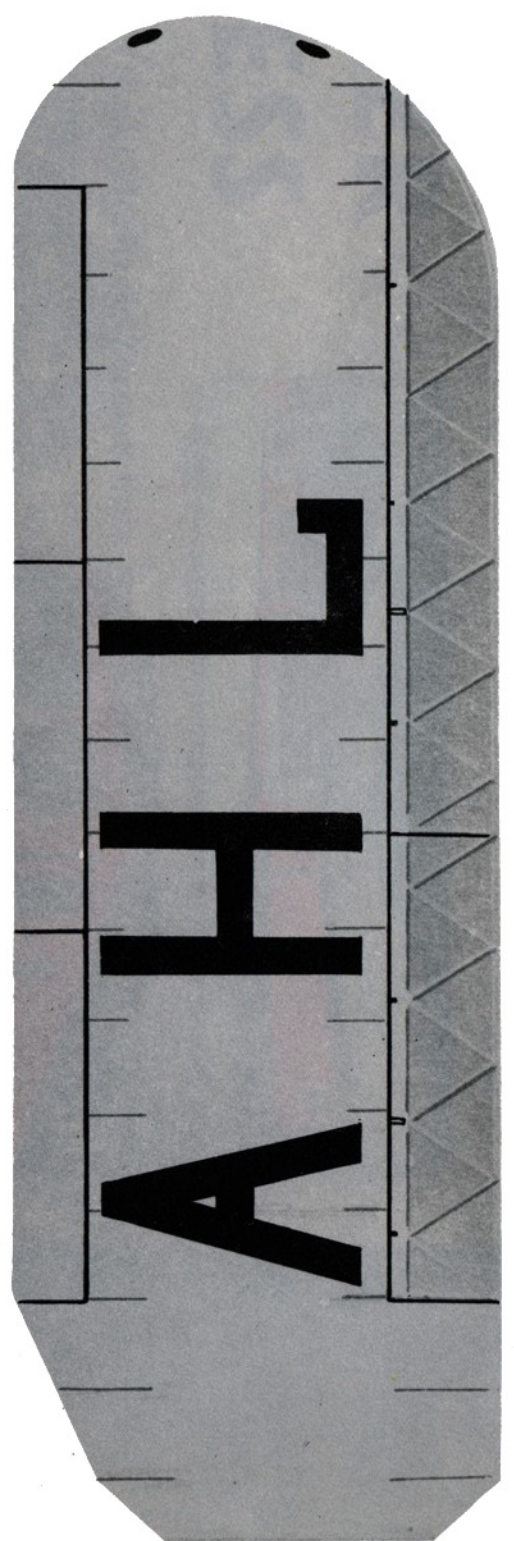
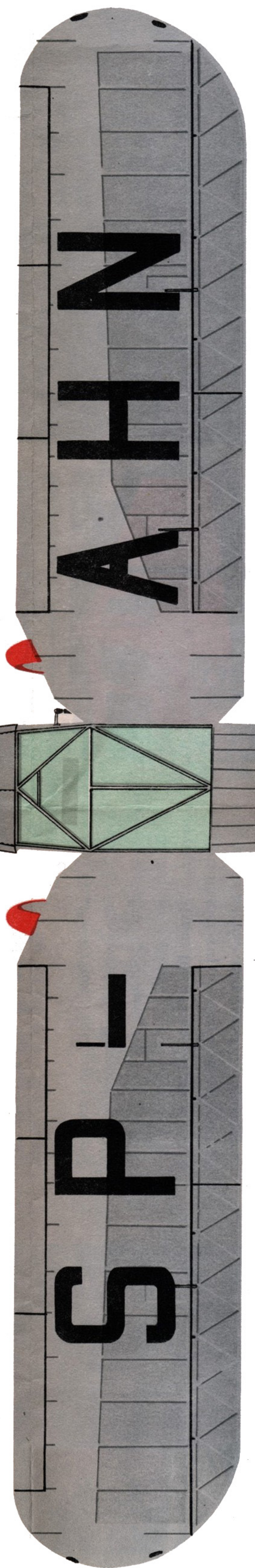
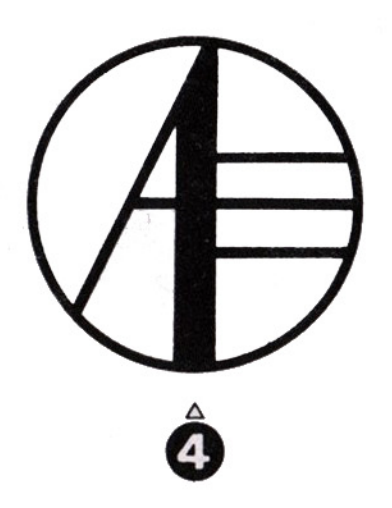
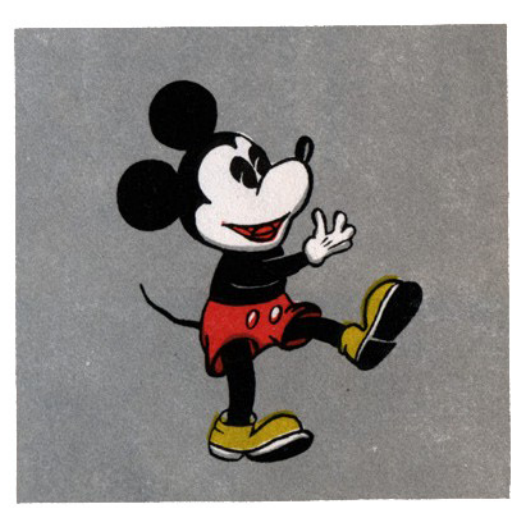
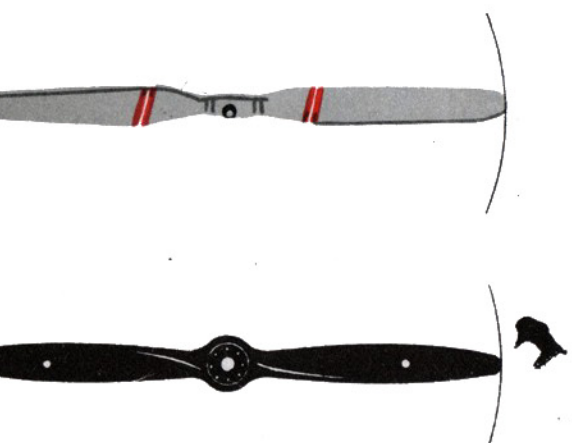
1973 5 1 1:33 A-1

ROK JŁOŚĆ ARK.NR.ARKUSZA PODZIAŁKA FORMAT

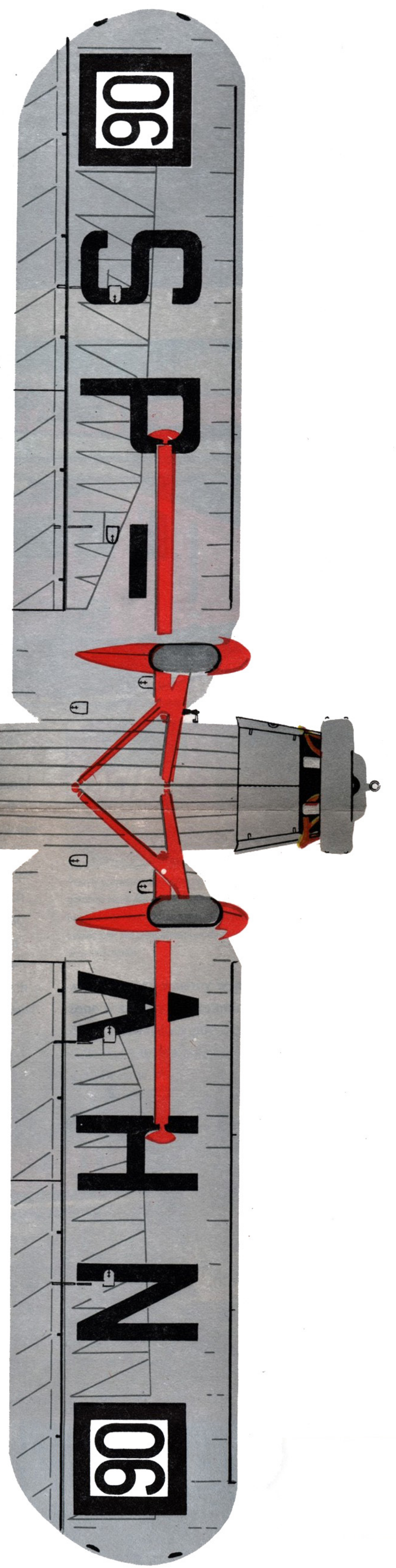




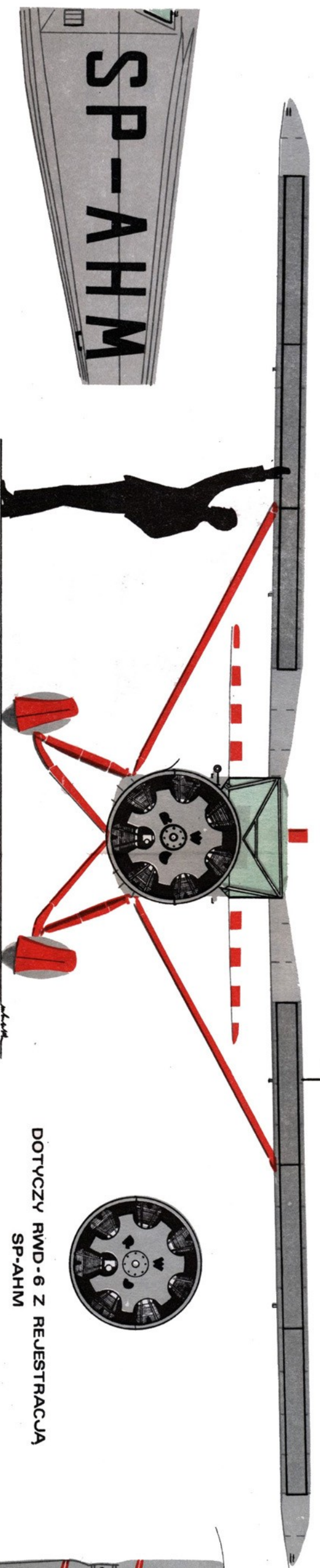
DOTYCZY RWD-6 Z REJESTRACJĄ SP-AHM



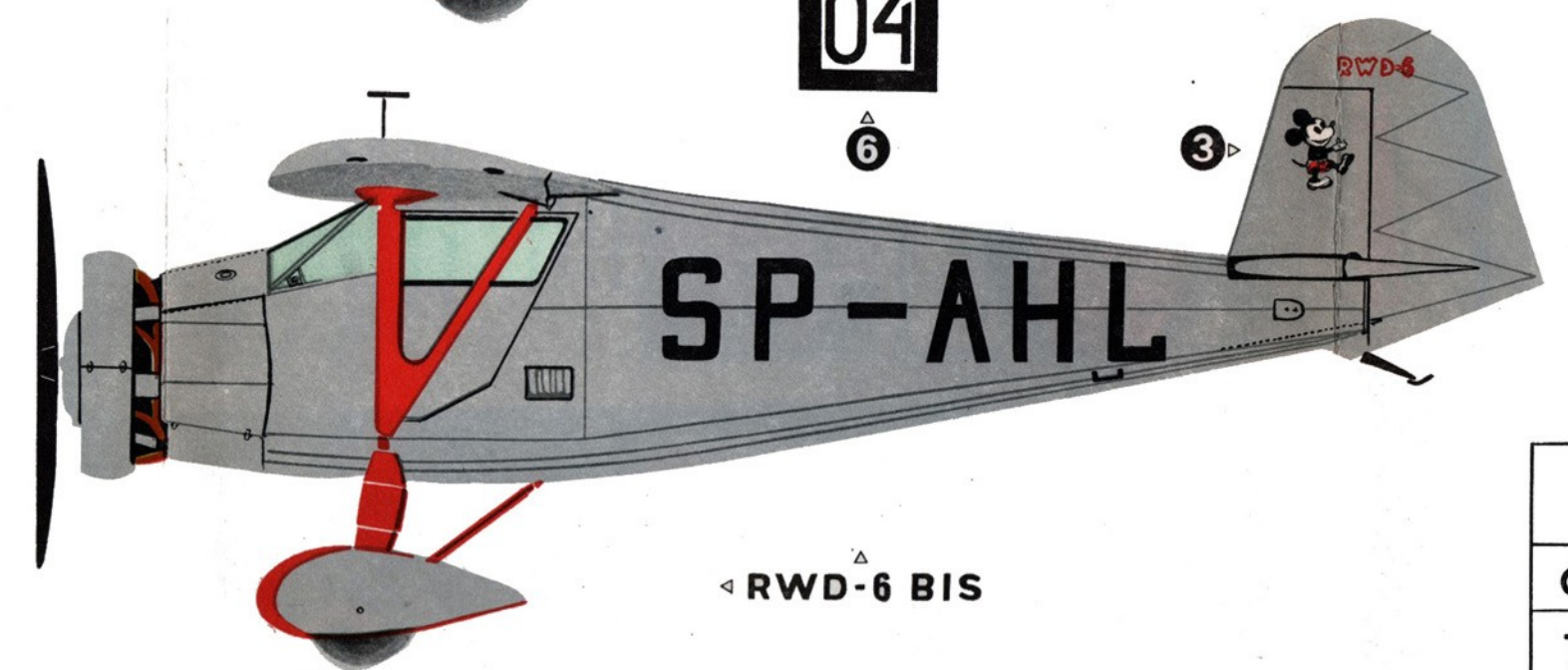
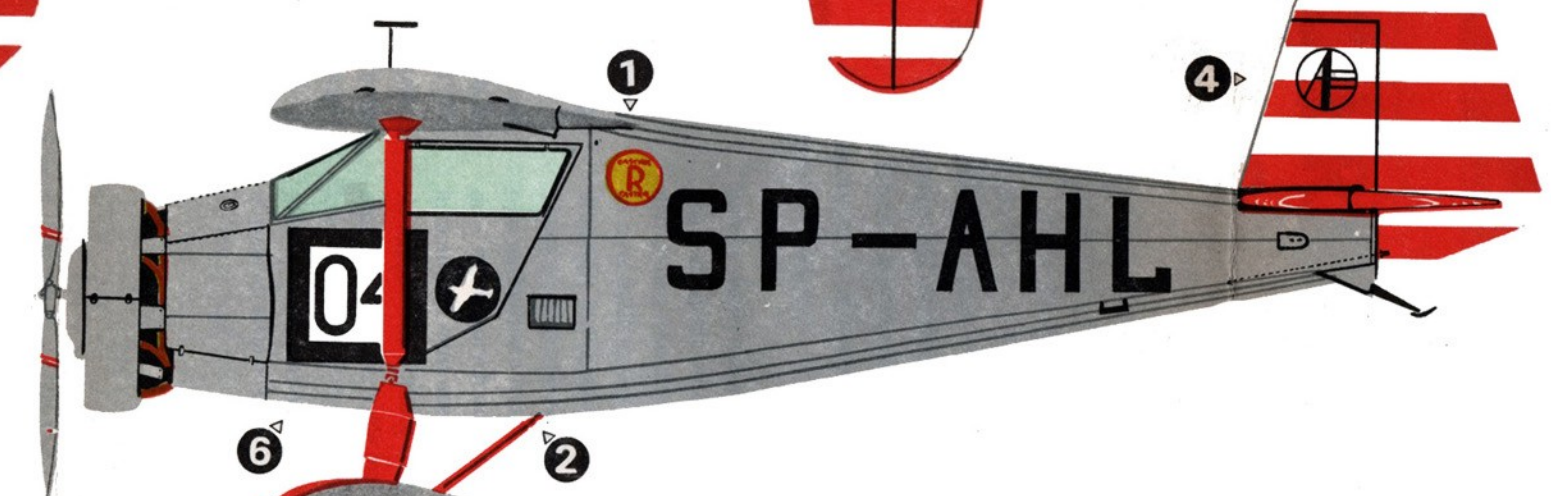
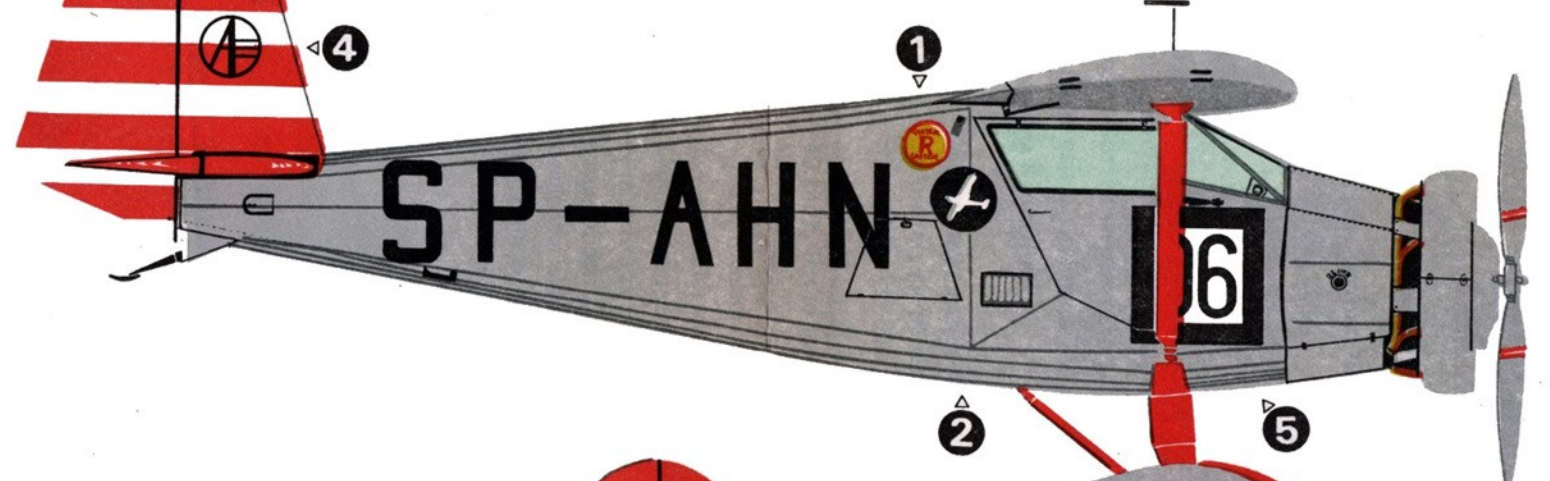
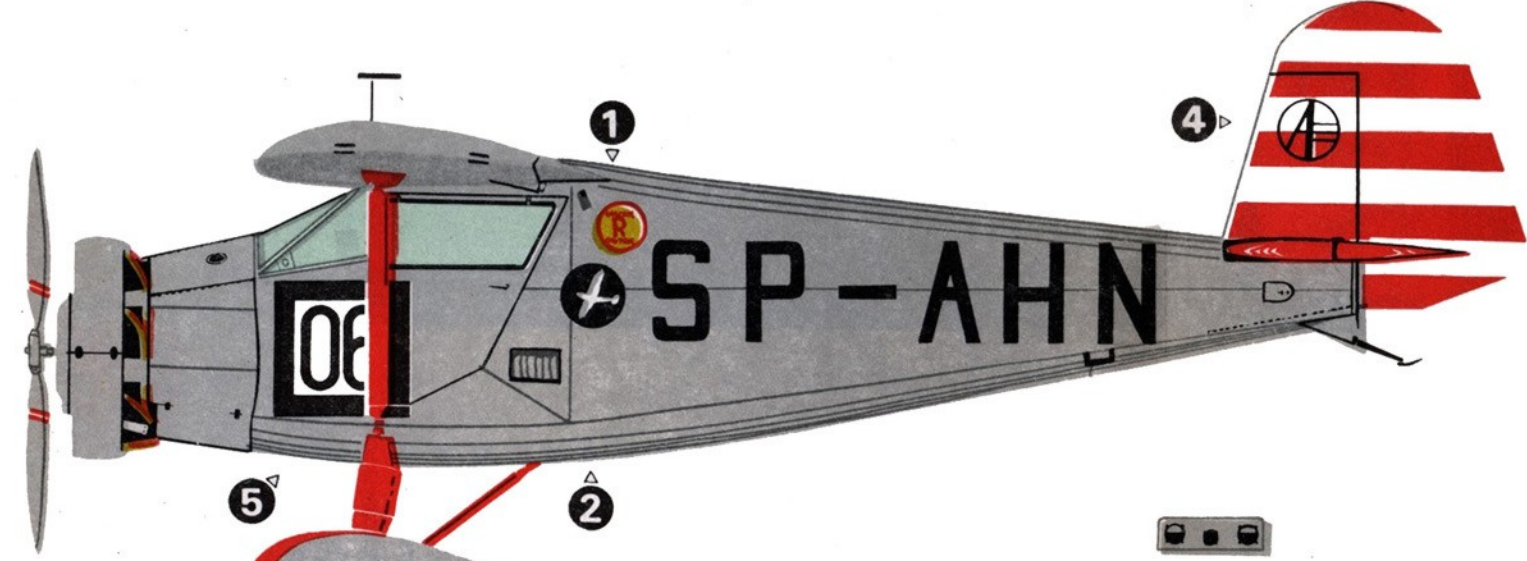
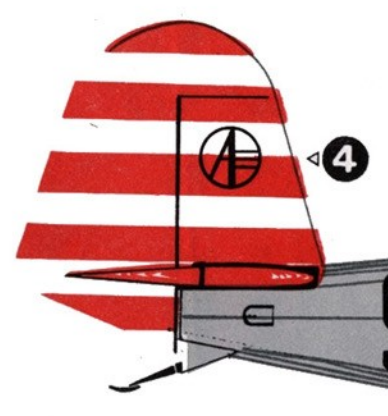
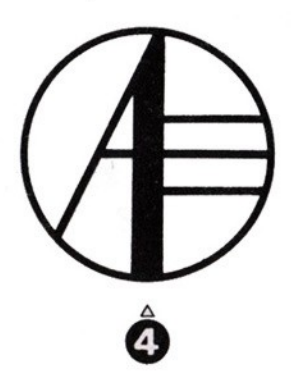
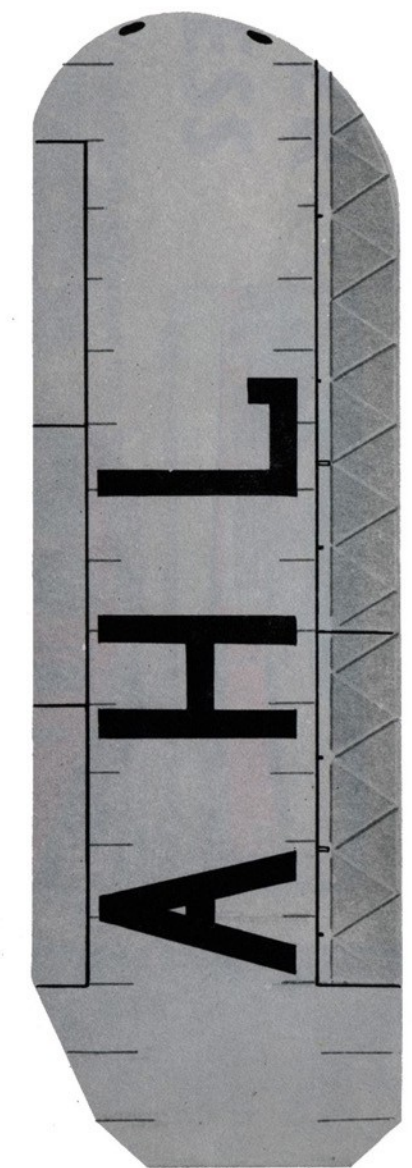
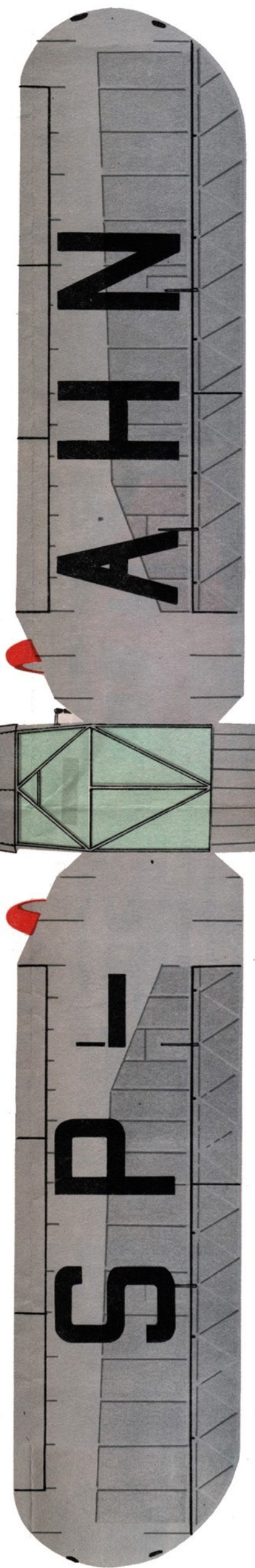
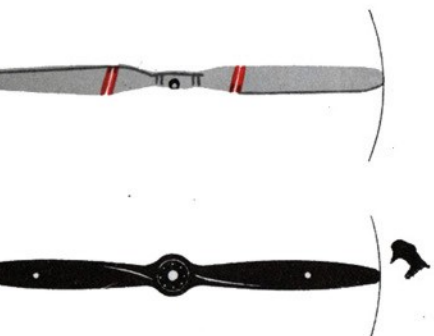
RWD-6 BIS



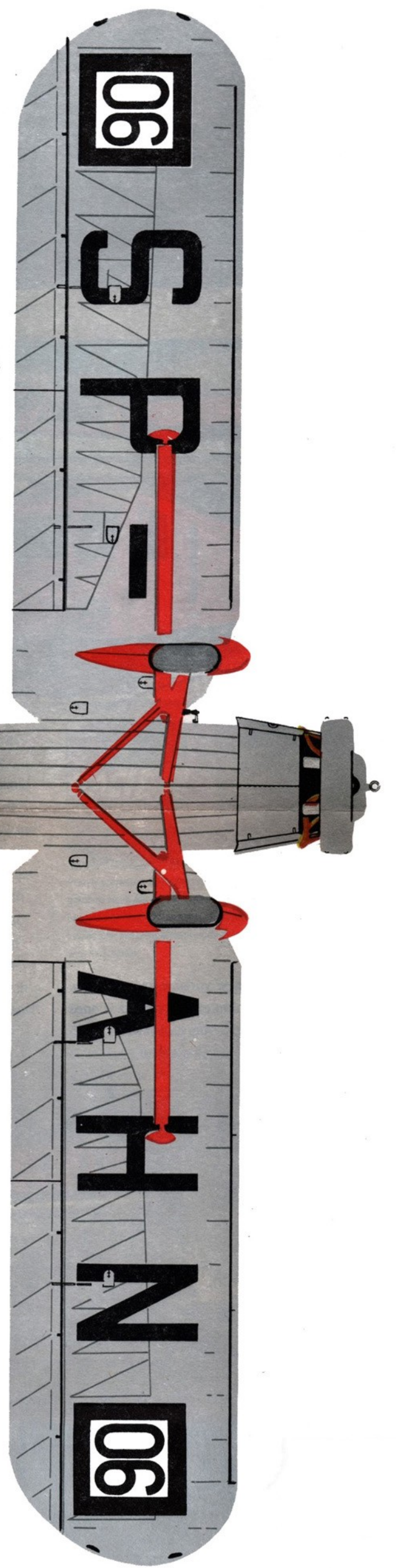
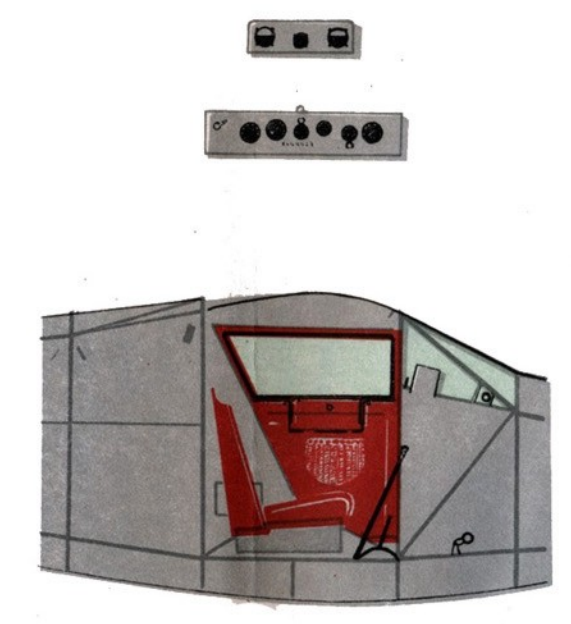
<b>RWD-6</b>				
OPRACOWAŁ : WITOLD JELEŃ				
TEMAT ARKUSZA : MAŁOWANIE-ZNAKI				
1973	5	2	1:25	A-1
ROK	ILOŚĆ ARK.	NR. ARKUSZA	PODZIAŁKA	FORMAT



DOTYCZY RWD-6 Z REJESTRACJĄ SP-AHM

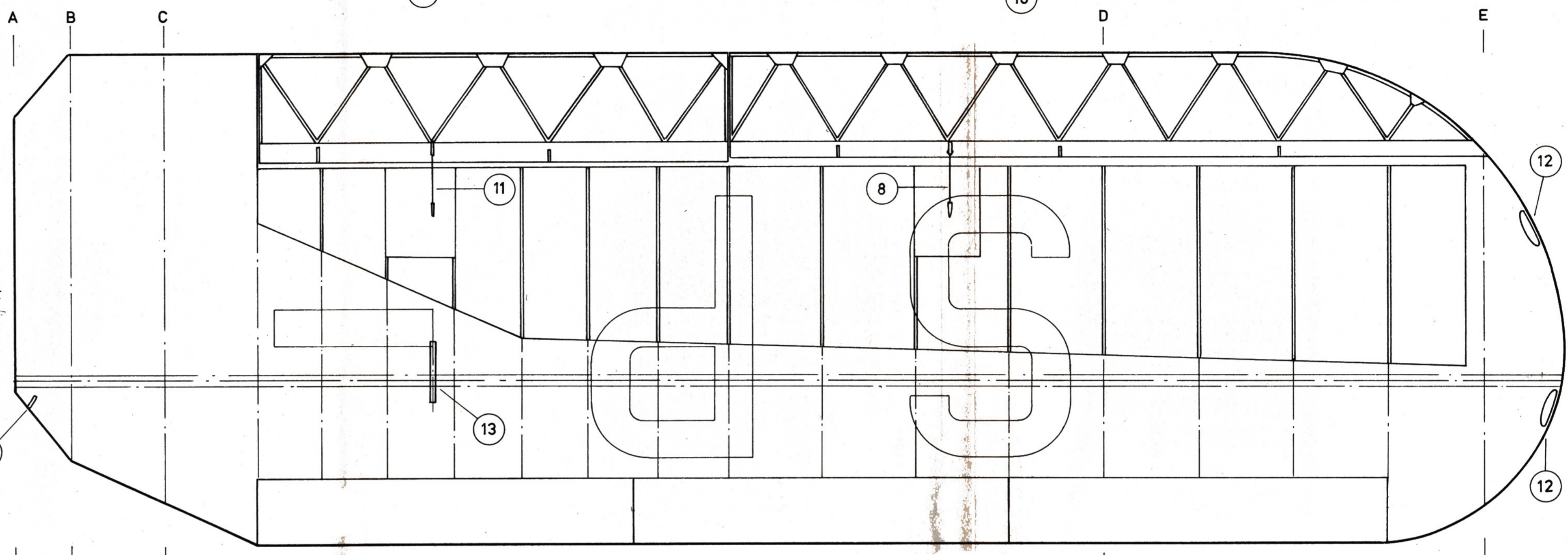
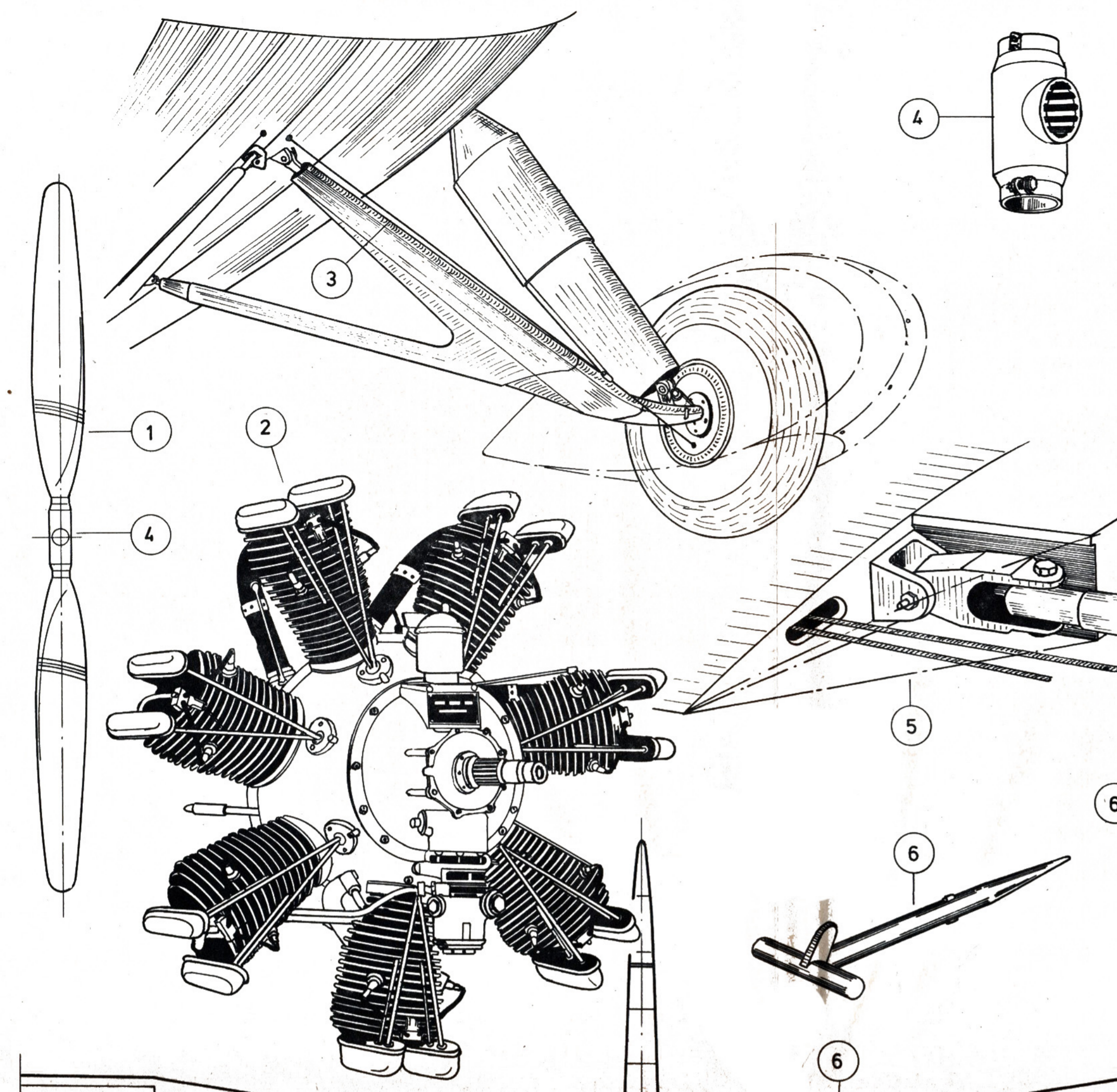
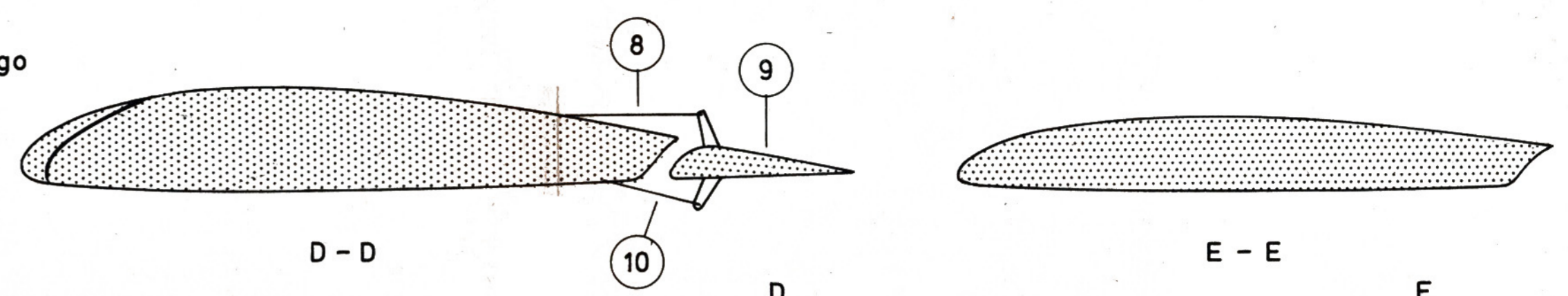


RWD-6 BIS

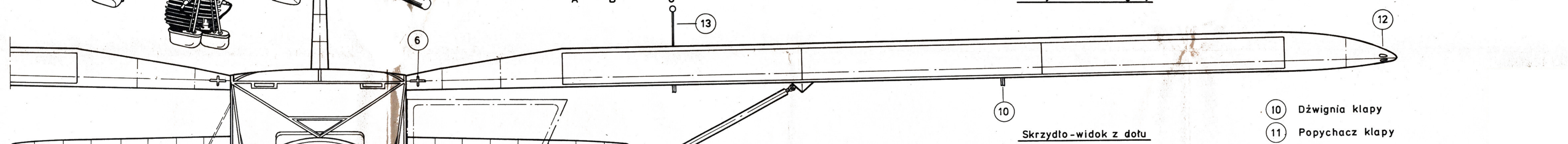


<b>RWD-6</b>				
OPRACOWAŁ : WITOLD JELEŃ				
TEMAT ARKUSZA : MAŁOWANIE-ZNAKI				
1973	5	2	1:33	A-1
ROK	ILOŚĆ ARK.	NR. ARKUSZA	PODZIAŁKA	FORMAT

- 1 Śmigło metalowe - widok z przodu
- 2 Silnik Armstrong Siddeley Genet Major
- 3 Linka hamulcowa w pancerzu
- 4 Piasta śmigła o nastawnym skoku na ziemi - widok z tyłu
- 5 Okucie nośne - tylne
- 6 Zasuwa okucia nośnego
- 7 Słoty
- 8 Popychacz lotki
- 9 Lotka szczellnowa

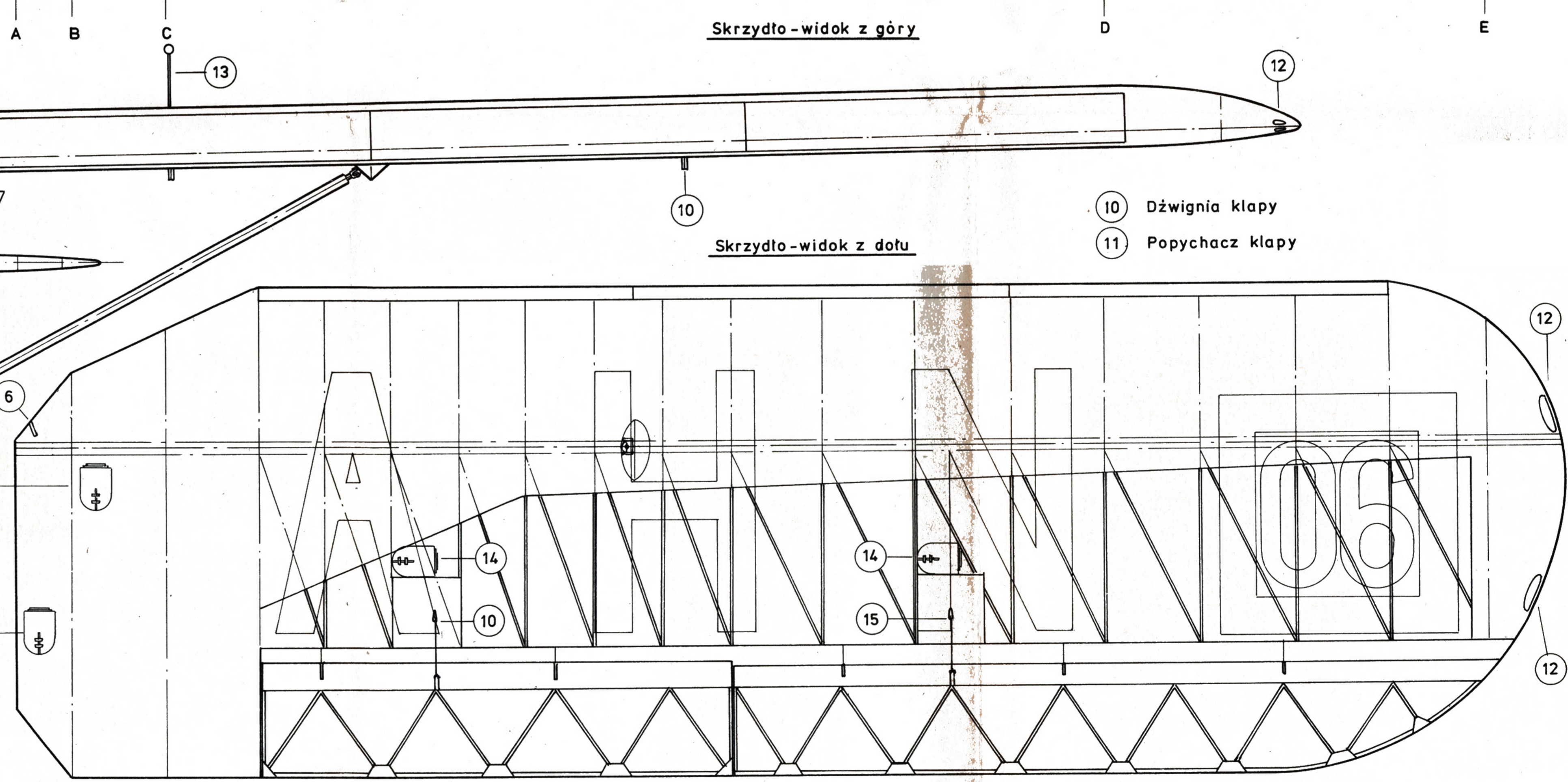
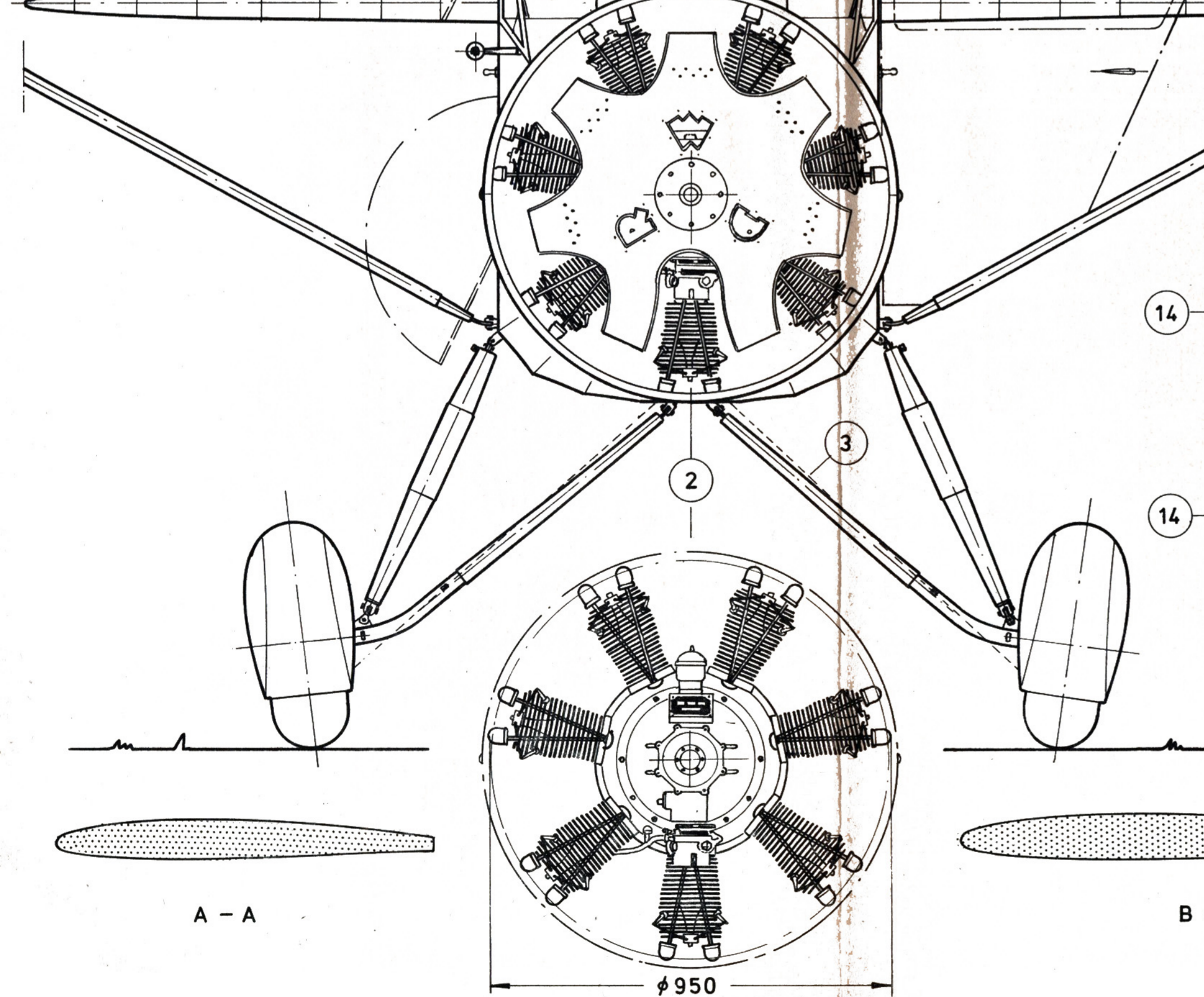


Skrzydło - widok z góry

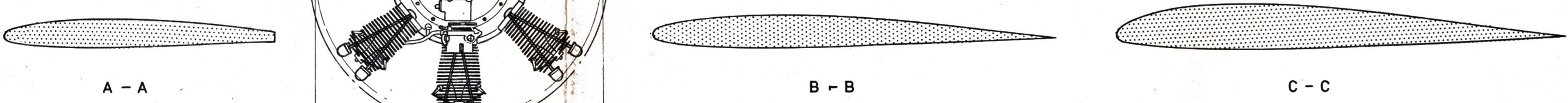


Skrzydło - widok z dołu

- 10 Dźwignia kłapy
- 11 Popychacz kłapy



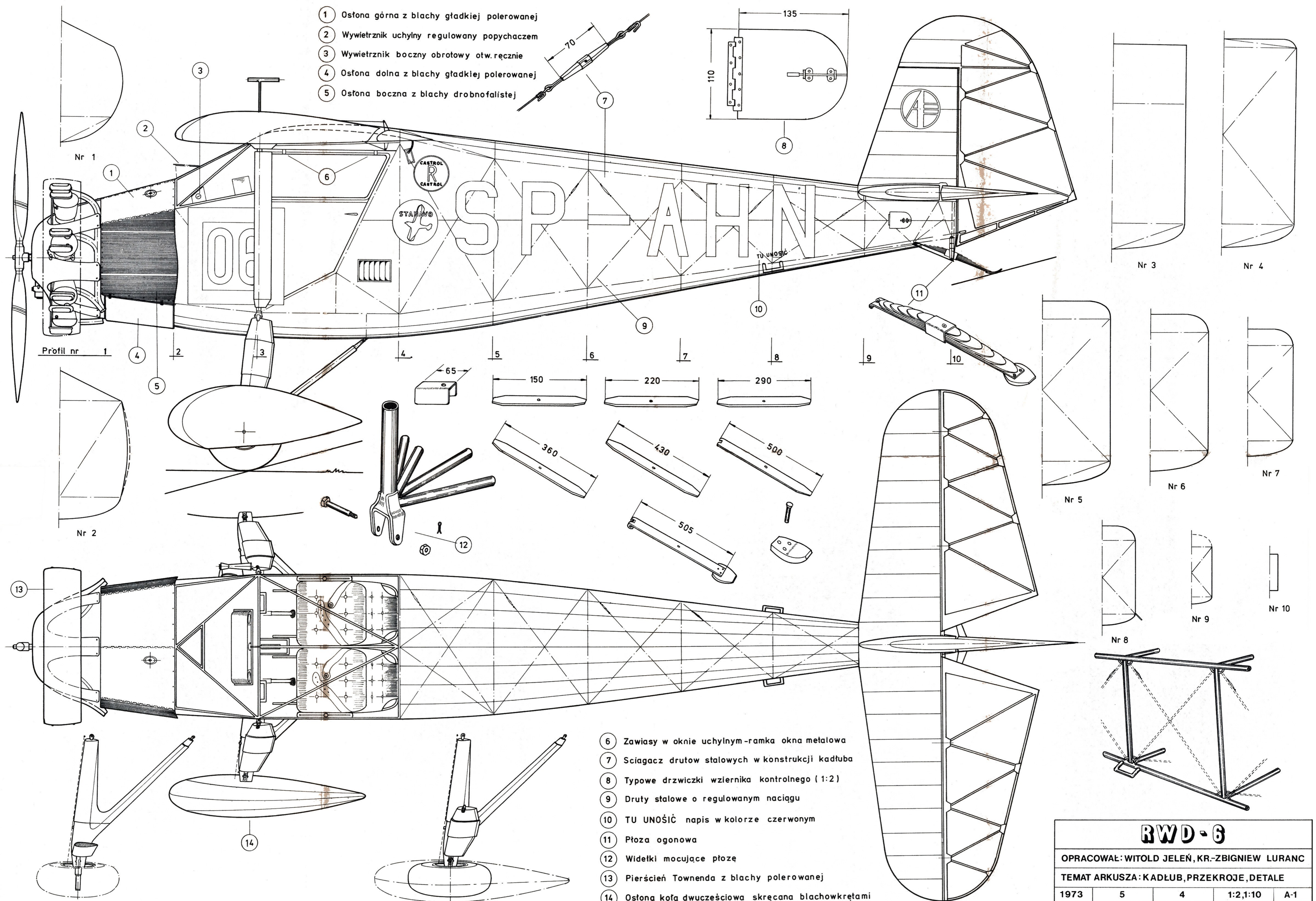
- 12 Uchwyt skrzydła
- 13 Rurka Piłota
- 14 Drzwiczki wziernika
- 15 Dźwignia lotki



## RWD-6

OPRACOWAŁ: WITOLD JELEŃ, KR.-ZBIGNIEW LURANC				
TEMAT ARKUSZA: WIDOK Z PRZODU, SKRZYDŁO, DETALE				
1973	5	3	1:10	A-1
ROK	JŁOŚĆ	ARK.NR.	ARKUSZA	PODZIAŁKA
				FORMAT

- 1 Ostoną górną z blachy gładkiej polerowanej
- 2 Wywietrznik uchylny regulowany popychaczem
- 3 Wywietrznik boczny obrotowy otw. ręcznie
- 4 Osfona dolna z blachy gładkiej polerowanej
- 5 Osfona boczna z blachy drobnofalistej



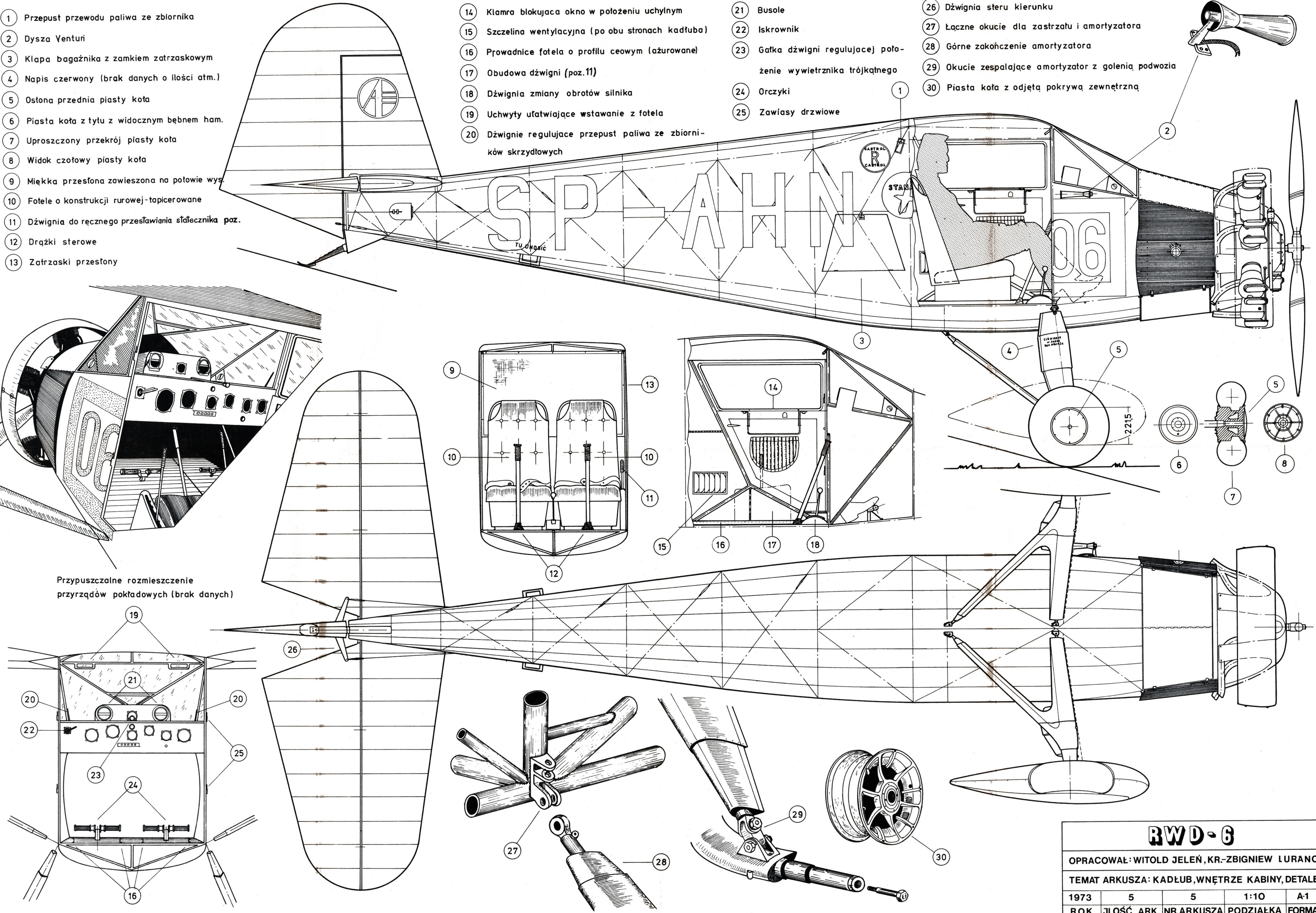
- 6 Zawiasy w oknie uchylnym - ramka okna metalowa
- 7 Sciągacz drutów stalowych w konstrukcji kadłuba
- 8 Typowe drzwiczki wziernika kontrolnego (1:2)
- 9 Druty stalowe o regulowanym naciągu
- 10 TU UNOSIĆ napis w kolorze czerwonym
- 11 Płóza ogonowa
- 12 Widelki mocujące płózę
- 13 Pierścień Townenda z blachy polerowanej
- 14 Ostoną kofa dwuczęściowa skręcana blachowkrętami

<b>RWD-6</b>				
OPRACOWAŁ: WITOLD JELEŃ, KR.-ZBIGNIEW LURANC				
TEMAT ARKUSZA: KADŁUB, PRZEKROJE, DETALE				
1973	5	4	1:2,1:10	A-1
ROK	JŁOŚĆ ARK.	NR. ARKUSZA	PODZIAŁKA	FORMAT

- 1 Przepust przewodu paliwa ze zbiornika
- 2 Dysza Venturi
- 3 Kłapa bagażnika z zamkiem zatraskowym
- 4 Napis czerwony (brak danych o ilości atm.)
- 5 Ostona przednia piasty koła
- 6 Piasta koła z tyłu z widocznym bębnem ham.
- 7 Uproszczony przekrój piasty koła
- 8 Widok czotowy piasty koła
- 9 Miękka przesłona zawieszona na potowie wys.
- 10 Fotele o konstrukcji rurowej-tapicerowane
- 11 Dźwignia do ręcznego przesławiania ślęcznika poz.
- 12 Drażki sterowe
- 13 Zatrzaski przestony

- 14 Klamra blokująca okno w położeniu uchylnym
- 15 Szczelina wentylacyjna (po obu stronach kadłuba)
- 16 Prowadnice fotela o profilu ceowym (ażurowane)
- 17 Obudowa dźwigni (poz.11)
- 18 Dźwignia zmiany obrotów silnika
- 19 Uchwyty ułatwiające wstawanie z fotela
- 20 Dźwignie regulujące przepust paliwa ze zbiorników skrzydłowych
- 21 Busole
- 22 Iskrownik
- 23 Gałka dźwigni regulującej położenie wywietrznika trójkątnego
- 24 Orczyki
- 25 Zawiasy drzwiowe

- 26 Dźwignia steru kierunku
- 27 Łączne okucie dla zastrzału i amortyzatora
- 28 Górne zakończenie amortyzatora
- 29 Okucie zespalające amortyzator z gołenią podwozia
- 30 Piasta koła z odjętą pokrywą zewnętrzną



Przypuszczalne rozmieszczenie przyrządów pokładowych (brak danych)

<b>RWD-6</b>				
OPRACOWAŁ: WITOLD JELEŃ, KR.-ZBIGNIEW LURANC				
TEMAT ARKUSZA: KADŁUB, WNĘTRZE KABINY, DETALE				
1973	5	5	1:10	A-1
ROK	JŁOŚĆ ARK.	NR.ARKUSZA	PODZIAŁKA	FORMAT