

Plany MODELARSKIE

91

DWUMIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU • ROK XVI • NR 3 • 1979R. • CENA 18 ZŁ



POLSKIE SAMOLOTY MYŚLIWSKIE

PZL-11c i P-24

Opracował:
JĘDRZEJ MAREK MACIEJEWSKI — ŁÓDŹ

W długim szeregu polskich samolotów myśliwskich seria „P” produkowanych przez Polskie Zakłady Lotnicze pod kierunkiem inż. Pulawskiego, a po jego tragicznej śmierci przez inż. Wsiewołodę Jakimulka, samoloty typu P-11c oraz P-24 były szczytowym osiągnięciem

SAMOLOTY PZL P-11c

Był najbardziej znana i rozpowszechniona wersja seryjnej „jednostki”. Powstał bez odrobienia prototypu przy jednoczesnym uwzględnieniu największych wymagań stawianych przez lotnictwo wojskowe. Oprócz osiągnięć poprzednio także w stosunku do poprzednich wersji widoczność z kabiny pilota oraz silną ogień. Dokonano też długą oświadczenie głowy pilota, doobciążając do statecznika pionowego. Było to na przełomie lat 1933 i 1934. W lecie 1934 roku powstał jeden z pierwszych seryjnych P-11c, wyposażony w silnik Skoda-Brisol Mercury IV S2 i niskosilnikowe koła, uzbrojenie było umieszczone w kabynie i płatku, a zamiast przestawialnego statecznika pozostawiono założono klapyk wyważający. Samolot po zainstalowaniu w nim silnika Gnome-Rhône 9 Krse Mistral oraz po założeniu owiewek na koła, wystawiono w grudniu 1934 roku na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu, gdzie wybudził olbrzymie zainteresowanie.

Próbki w locie tego egzemplarza wykazały konieczność powiększenia usterzenia poziomego. Po dokonaniu niezbędnych modyfikacji egzemplarz ten stanowił wzorzec dla późniejszych wersji samolotów P-11c — P-11f budowanej z licencji w Rumunii.

Dowodztwo Wojsk Lotniczych zamówiło 175 sztuk węgierskich z nich wyprodukowano w 1935 roku, w tym 100 sztuk w Rumunii. W tym samym roku na Okęcie — Falachu, Pierwsze 88 sztuk wyprodukowano w silnik Mercury V S2, a następnie w silnik Mercury VI S2. W 1935 roku samoloty P-11c weszły do uzbrojenia lotnictwa polskiego, a egzemplarz nr 8129 był samolotem osobistym ówczesnego dowódcy lotnictwa gen. Lutnowa. Największego Samolot P-11c brał udział w liczących pokazach i wystawach. W Rumunii uruchomiono produkcję licencyjną. Łącznie w Polsce i w Rumunii wyprodukowano około 380 sztuk, z czego 225 służyło w lotnictwie polskim. Do września 1939 roku około 70 samolotów wypos-

zono w 4-k-m-y. Posiadali one także radiostację.

W chwili wybuchu wojny 185 samolotów P-11c było w lotnictwie wojskowym, z tego 130 w jednostkach bojowych, 30 sztuk w rezerwach oraz 5 sztuk w rezerwie. W Brygadzie Pościgowej było 31 sztuk P-11c, 13 sztuk P-11a, przy czym rozdział samolotów na poszczególne eskadry był następujący:

- 111 esk. — 12 sztuk P-11c
- 112 esk. — 6 sztuk P-11c i 4 sztuki P-11a
- 113 esk. — 5 sztuk P-11c i 5 sztuk P-11a
- 114 esk. — 8 sztuk P-11c i 4 sztuki P-11a

W lotnictwie armijnym było 79 sztuk P-11c oraz 7 sztuk P-11a, z następującym rozdziałem na eskadry:

- 121 i 122 esk. Armii „Kraów” — 20 sztuk P-11c
- 131 i 132 esk. Armii „Poznań” — 22 sztuki P-11c
- 141 i 142 esk. Armii „Pomorze” — 18 sztuk P-11c i 4 szt. P-11a
- 152 esk. Armii „Modlin” — 9 sztuk P-11c i 1 szt. P-11a
- 161 esk. Armii „Łódź” — 10 sztuk P-11c i 2 sztuki P-11a

Z chwila wybuchu drugiej wojny światowej, w wojnie obronnej Pol-ski przetrzytko kilowatkiem najed-dzono, główny ciężar obrony spadł na barki pilotów myśliwskich walczących przeciwko samolotom P-11c. Niemcom nie udało się zniszczyć lotnictwa polskiego na macierzystych lotniskach, dzięki umiarkowanej przeprowadzaniu przebazowania na lotniska polowe, które nie były rozpoznane. Dopiero 4 września przypadkiem Lutnowie zniszczyła na pododdzialek lotnisku Wdzwę-Zdzary 3 samoloty P-11c.

Dodatkowo, że opłódy samolotów P-11c walczących także jeszcze starsze P-7 oraz samolot P-11g „Kobuz”. Te małe znaną historię warto nieco szerzej opisać.

Grupa myśliwska złożona z in-stryktorów Dąblińskiej Szkoły Pilotów znalazła w okolicy Sokala wyewakuowane z zakładów PWS w Białej Podlaskiej dwa samoloty typu P-11g „Kobuz”.

Gdy okazało się, że jeden z prototypów jest uzbrojony, postanowiono wykorzystać go w walce. Pilotem był por. Henryk Szczepny, który w dnach 14 i 15 września ze-strzelił dwa samoloty niemieckie, nieśli się z braku paliwa samolot trzeba było zniszczyć. Wiadomość tę podał za plk. Adamem Kutnow-skim oraz potwierdzającym te

słki przetrzytko kilowatkiem najed-dzono, główny ciężar obrony spadł na barki pilotów myśliwskich walczących przeciwko samolotom P-11c. Niemcom nie udało się zniszczyć lotnictwa polskiego na macierzystych lotniskach, dzięki umiarkowanej przeprowadzaniu przebazowania na lotniska polowe, które nie były rozpoznane. Dopiero 4 września przypadkiem Lutnowie zniszczyła na pododdzialek lotnisku Wdzwę-Zdzary 3 samoloty P-11c.

Dodatkowo, że opłódy samolotów P-11c walczących także jeszcze starsze P-7 oraz samolot P-11g „Kobuz”. Te małe znaną historię warto nieco szerzej opisać.

Grupa myśliwska złożona z in-stryktorów Dąblińskiej Szkoły Pilotów znalazła w okolicy Sokala wyewakuowane z zakładów PWS w Białej Podlaskiej dwa samoloty typu P-11g „Kobuz”.

Gdy okazało się, że jeden z prototypów jest uzbrojony, postanowiono wykorzystać go w walce. Pilotem był por. Henryk Szczepny, który w dnach 14 i 15 września ze-strzelił dwa samoloty niemieckie, nieśli się z braku paliwa samolot trzeba było zniszczyć. Wiadomość tę podał za plk. Adamem Kutnow-skim oraz potwierdzającym te



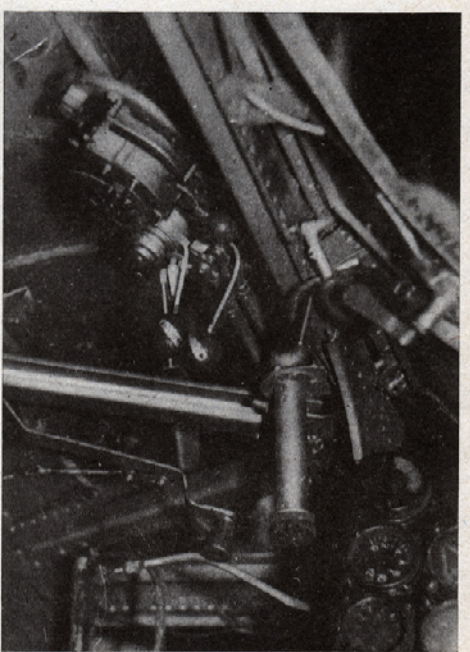
Ogólna cześć samolotu P-11c ze znakiem eskadry, sfotografowano na lotnisku, przy białym numerem fabrycznym. Uchwycone wizerunki kontrolem. Brak osłony pilot, w ogólnym, a także niepełne przejście statecznika pionowego w kadłub.

dane kpt. Henrykiem Szczepnym. Niektóre nie bronili polskiego nieba samoloty P-24, które produkowane były na eksport. Większość samolotów bronących Polski uległa zniszczeniu, część przeleciała do Rumunii, gdzie je potem nieoprawnie wykorzystywano. Kilka sztuk znalazło się na terenie Węgier i Związku Radzieckiego. Tyko jeden wódcę i powrotem do polskiego hangaru. Mowa tutaj o znalazłym przez Niemców nieco połamany i przewiezionym początkowo do Erprobungsgruppe Rechlin, gdzie poddano go badaniom. Dalsza droga wiodła przez Arnhemmuseum w Berlinie, potem była wystawa w Wroclawiu, gdzie w piwnicach przetrwał aż do wyzwolenia. Wyważono na złomowisko w okolicy Czernikowa, został cudem odnaleziony i ten właśnie egzemplarz, jedyny na świecie, możemy dziś podziwiać w Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.

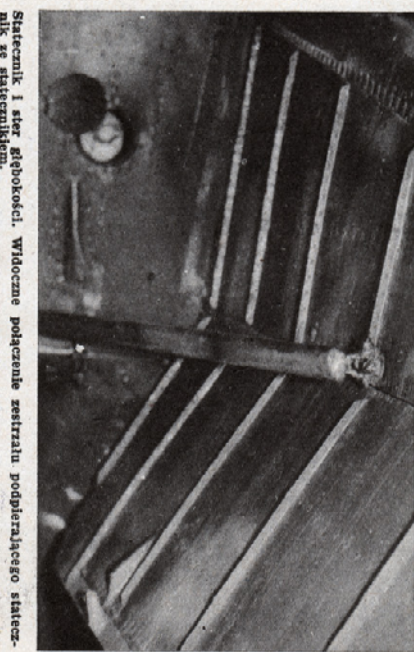
KONSTRUKCJA

Samolot P-11c to jednomiejscowy samolot myśliwski, konstrukcja całkowicie metalowej, w układzie zastawowego górnopłata o stałym podwoziu.

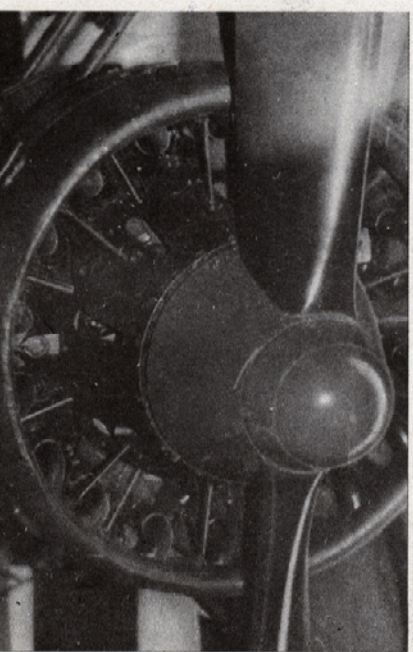
Kadłub o przekroju w przedniej części kolowym przedłużonym w miarę zwiększenia się odległości od silnika w owalny, a następnie oszczędzowały. Konstrukcja kadłuba w przedniej części karłowitowa, zaś za kabiną półkarłowitowa, łączona z dwóch symetrycznych półdłówek i mocowana do kadłubowej szkieletu swobodnymi. Część karłowitowa ma kadłub pokryty blachą duralową o grubości 0,64 mm, a część skowirpowa blachą 0,5 mm. Kabina pilota otwarta, osłonięta daszkiem wiatrochronnym wykonanym z kablowiska duralowego 2,5x3 mm, z szybkami z 5 mm pleksiglasu. Wykrogi kabiny obramowany metalikami walciami skórzanym, zagłówek oskrony głowy pilota zakochany jest skórzany poduszka. Fotel pilota z ułożoną blachą duralowej ma regulowany skok w pionie o 110 mm. Do górnego ramki wiatrochronu od wewnętrznej strony umocowano lustro wsteczne. Na tablicy przyrządów umieszczono: kontroler lotu, kontroler silnika oraz zegar czasowy. Po lewej stronie kabiny znajdują sterowanie silnikiem i kółko regulacji kłapek wyważających. Długie sterowy z rury duralowej. Reolofos i czarna nacpana przetrzytko gminy. Na wierzchołku części drążka spusty k-mów i drążka wyznacza awaryjnego zlotornika paliwa. W głębi kabiny oreczyk rurowy z pedałami steru kierunku i przyrządkami hamulców, oddzielnych na każde koło. Podłoga kabiny z karbowanej blachy duralowej. W przyfotelowej części podłogi umieszczono zasobniki rakiet Vereya, po 6 sztuk na stronie. Na lewej burcie umieszczono też przyciski wyrzutników bombowych. Rączkę napinacza pasów dwurzędni przaladowania k-mów burty (Smytlyczne do prawej burty).



Lewa strona wnętrza kabiny pilota w P-11c. Widoczna część interniów, wyjątknie karłowitowa, wyznacza (główny) bomb oraz drążek hamulcowy silnikiem. W głębi widoczna drążka przaladowania k-mów burty (Smytlyczne).



Statecznik i ster górnokości. Widoczne połączenie szestrain podpierającego statecznik ze statecznikiem.



Przód silnika, kołpak i śmigło, widać osłony blaszane karteru silnika, cylindry i połączenie rur wydechowych z kolektorem spalin.

keitu czarne bieżące (smięgo — malowal). Na boku kadłuba czarny numer fabryczny 850. Także na stateczniku pionowym czarny znak fabryczny PZL oraz czarna wersja (biała). Na boku kadłuba biała cyfra 5 oraz znak 114 eskadry — białka jaskółka w białym trójkącie. Na sterze kierunkowej — białe-czerwona szachownica. Na górnej powierzchni płatów małe szachownice umieszczone niesymetrycznie. Na dalszych powierzchniach płatów duże szachownice składające się wyłącznie z czerwonych pól (zamiast pół biały — kolor białej). Również na dolnych powierzchniach płatów białe cyfry rozpoznawcze N 22. Opony i chłodnica oleju szaroczarne. Klapy wyważające — czarne. Wnętrze kabiny metalizobłokowe, na wyjątkiem podłogi i części opisanym, które są w kolorze naturalnego aluminium. 2. Samolot P-11c, nr 863 będący w ekspozycji Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Malowanie typu standard (jak wyżej), na kadłubie dwa skośne żółte pasy oraz biały znak 121 esk. z 2 Pułku Lotniczego.

3. Samolot P-11c, nr 8129 będący osobistym samolotem generała Ludomila Rayskiego. Malowanie — standard. Na kadłubie skośny pas biegnący od zgłogławy płata do końca dolnej części kadłuba, biały z czerwonym środkiem.

4. Samolot P-11c nr 8121 ze 111 eskadry „Kokuszowskiej”, walczył w składzie Brygady Pościgowej. Malowanie jw. Na bokach kadłuba biała cyfra 3.

5. Samolot P-11c, nr 8170 z 113 eskadry myśliwskiej walczącej w składzie Brygady Pościgowej. Malowanie jw. Na bokach kadłuba znak eskadry oraz biała liczba 10.

6. Samolot P-11c, nr 814 z 112 eskadry myśliwskiej (Brygada Pościgowa). Malowanie samolotu jw. Na bokach kadłuba znak eskadry oraz nitygowo malowana cyfra 1.

7. Samolot P-11c prezentowany w Salonie Lotniczym w Paryżu. Cechy płatowca srebrna, kolpak i pierścień NACA, a także znak fabryczny i oznaczenie typu — czarne.

Na bokach kadłuba zwracający się w kierunku statecznika pionowego pas czerwieni ze srebrno-czerwoną liną rozgraniczenia kolorów. Podobny, tylko mniejszy pas malowany był po obu bokach kadłuba z owiewek. Uwaga: na kadłubie brak numeru seryjnego. Płatowiec wyposażony w standardowe szachow-

8. Samolot P-11c w barwach lotnictwa tureckiego. Cechy płatowca — srebrna. Ster kierunkowy czarno-biały z polskimi i tureckimi (białe) na kadłubie i obu powierzchniach płatów znaki rozpoznawcze lotnictwa tureckiego — czerwony kwadrat obwiedziony białą i czarną linią. Rury wydechowe — czarne.

9. Samolot P-24G w barwach greckiego lotnictwa wojskowego (malowanie poprzedzające wybuch wojny grecko-włoskiej). Cechy płatowca — srebrna. Ster kierunkowy malowany w niebieskie i biały pas pionowy. Na obu burtach kadłuba i obu powierzchniach płatów znaki lotnictwa greckiego w postaci współśrodkowych kół o barwach niebieskiej (jasno), białej i ponownie jasnoniebieskiej).

10. Samolot P-24F w barwach bojowych greckiego lotnictwa wojskowego, trójkolorowy kamulifaz powierzchni górnych i bocznych oraz jasnobłękitny spód. Nieregularne łaty na powierzchniach górnych i bocznych składają się z barw: ciemnoniebieskiej (5 części nr 62-1 cz. nr 33), jasnoniebieskiej (7 cz. nr 68-1 cz. nr 70) oraz średniozielonej (6 cz. nr 30-2cz. nr 24-1 cz. nr 22). Powierzchnie dolne malujemy kołorem nr 65. Ster kierunkowy malowany w pionowe pasy jasnoniebieskie (65) oraz biały (21). Znaki lotnictwa greckiego w postaci współśrodkowych kół jasnoniebieskiego na przemiłach z białym malujemy na kadłubie i obu powierzchniach płatów. Po obu stronach kadłuba na malowany jest czarny trójkąt równoboczny (delta) oraz czarny numer 128.

11. Samolot pokazowy P-24A przed wystawieniem na wystawie lotniczej w Paryżu został pomalowany identycznie jak P-11c (punkt 7).

12. Samolot P-11g „Kobuz” odtworzony na podstawie rysunków A. Morawki uzupełnionych przez kpt. rez. Henryka Szczepnego. Powierzchnie górne i boczne — zielone (7 cz. nr 30-1-2 cz. nr 24), powierzchnie dolne — jasnobłękitne. Na sterze kierunkowym, kadłubie i obu powierzchniach płatów namalowane szachownice. Na obu bokach kadłuba namalowano wapnem białą cyfrę 1. Uwaga: za kadłubem pionowe wloty w pokryciu kadłuba (na owiewce głowy pilota) dwa podłużne

otwory, które pozostały nie oszkolone.

13. 14a, 14b, 14c, Samolot P-24G przetrzytony potem na P-24F, który pilotowany był przez por. Mitrakisa. Jego znak osobisty w postaci czerwonego kraba namalowany był po obu stronach przedniej części kadłuba.

Kamulifaz samolotu dwukolorowy, składający się z nieregularnych pól jasno- i ciemnoniebieskich (opis składu farb w punkcie 10). Na obu bokach płatowca, opórz znaków lotnictwa greckiego, namalowano czarny znak delta oraz numer 102. Dolne powierzchnie płatów i kadłuba jasnobłękitne. Na lewej burcie płatowca, na wysokości kabiny w okresie walk malowano znaki oznaczające zestreszone samoloty wroga. Smięgo, rury wydechowe — czarne. Klapy wyważające — czarne.

15. Samolot P-24F w barwach lotnictwa bułgarskiego. Górne i boczne powierzchnie, całe owiewki, okopowane siłnika oraz kolpak śmigła — ciemnozielone (30). Powierzchnie dolne — jasnoniebieskie. Ster kierunkowy pomalowany w pionowe pasy w kolorach: białym, zielonym i czerwonym. Na bokach kadłuba oraz obu powierzchniach płatów znaki rozpoznawcze lotnictwa bułgarskiego w postaci białego kwadratu obwiedzionego czarną linią. W polu kwadratu czarny krzyż malowany po przekątnych.

Autor abstraktu opracowania, serdecznie dziękuję Dyrektora i Pracownikom Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie za umożliwienie dokonania zdjęć, pomiarów i szkiców.

Dziękuję także Ob. Ob. J. Osiańskiemu z APRIL, E. Hantyszewskiemu z AL, int. W. Skalscyłowi i wszystkim, którzy pomogli w niniejszym opracowaniu.

LITERATURA:

int. A. Glas, „Polskie konstrukcje lotnicze 1890-1899”,
int. A. Morgala, „Polskie samoloty wojskowe 1918-1939”,
płk. Adam Kurkowski — Relacja piśmienna
kpt. Henryk Szczepny — Relacja piśmienna
J. Domicki — „7BU nr 9”,
J. B. Cyank — „Polski dywanik 1918-1939”,
J. B. Cyank — „Story of the Polish Air Power”,
J. B. Cyank — „Flight of the Polish Air Force”,
J. B. Cyank — „Flying Record”,
„Aeromodeller”, „Air International”,
Zbiory własne „Strzegomski Polska” „Aeroduster”

Adres redakcji: ul. Ciesielska 14, 00-731 Warszawa, pobił 403, telefon 48-34-81 wewnątrz 80. Warunki prenumeraty: Cena prenumeraty krajowej półrocznie — 5 zł, roczne 10 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały BSW „Prasa — Książka — Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: do dnia 25 listopada na pierwszy, I półroczny i cały rok następny. Do dnia 15 kwietnia miesięcznie (z wyjątkiem grudnia) po jednym egzemplarzu. Adresy i instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy składają zamówienia w miejscowych Oddziałach BSW „Prasa — Książka — Ruch”. Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów BSW oraz prenumeratę indywidualnie zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli.

Prenumeratę za granicą, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu, ul. Włocławska 15, 00-038 Warszawa.

Wojtek Zakł. Graf. W. Wa. Zam. 60, Nakład 800 egz. C-114.



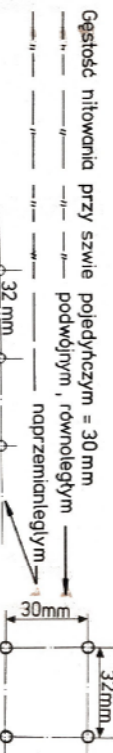
KABINA SAMOLOTU P-24



SAMOLOT P-24A PRZYGOTOWANY DO POKAZÓW.

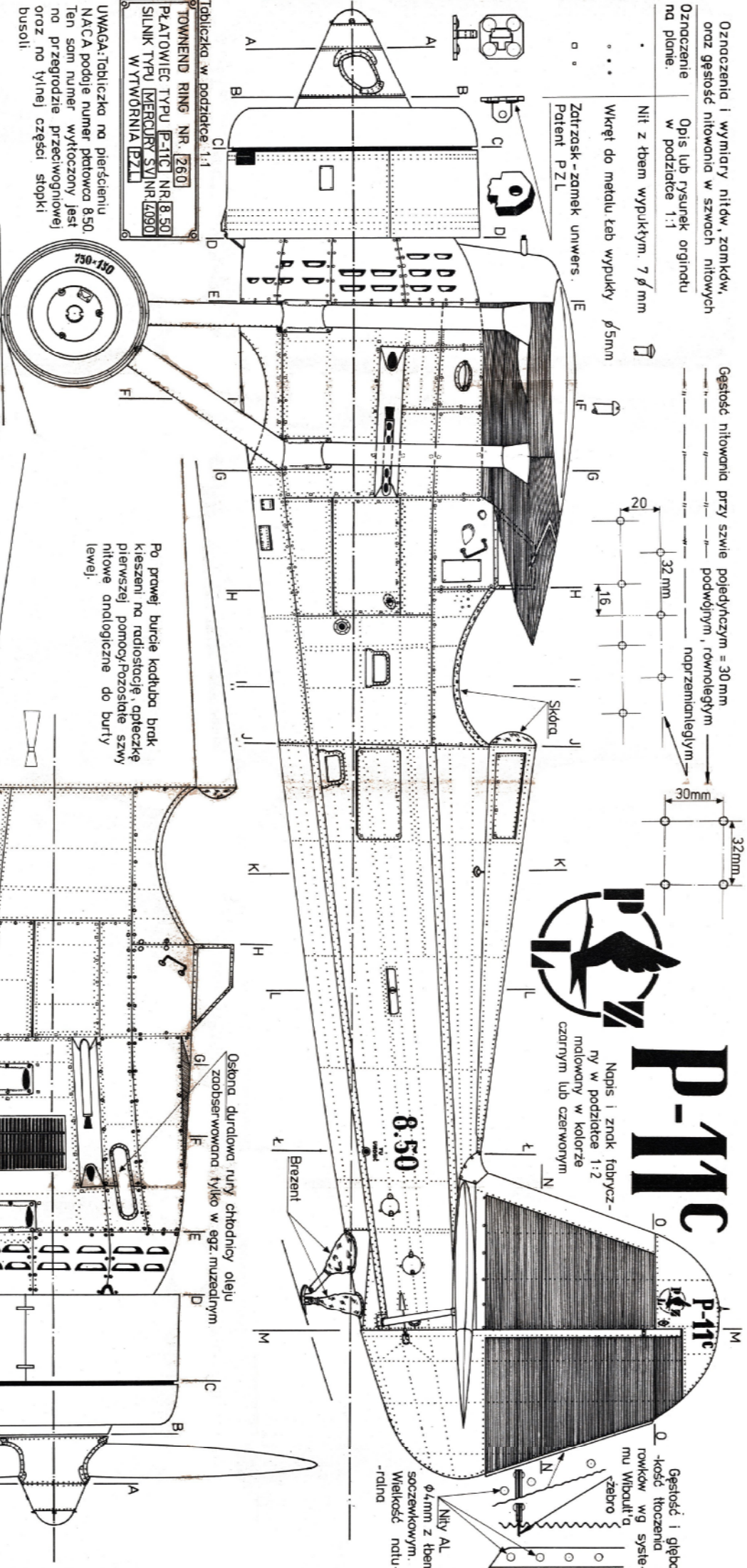
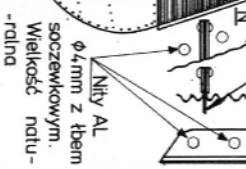
Oznaczenia i wymiary nitów, zamków, oraz gęstość nitowania w szwach nitowych na planie.

- Opis lub rysunek oryginału
- Nit z tłem wypukłym: 7 ϕ mm
- Wkręt do metalu lub wypukły ϕ 5 mm
- Zatrząsek - zamek uniwers. Patent PZL



P-11c

Gęstość i głębokość tłoczenia rowków wg systemu Wibault'a

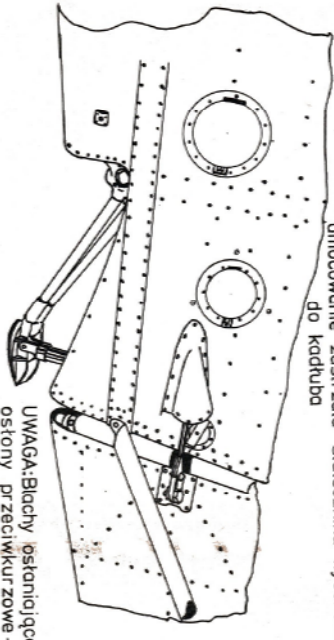


Tobliczka w podziałce 1:1
TOWNEND RING NR. 260
PLATOWIEC TYPU P-11c NR. 850
SILNIK TYPU [MERCURY SV] NR. 4290
WYTWORNIJA [E.Z.L.]

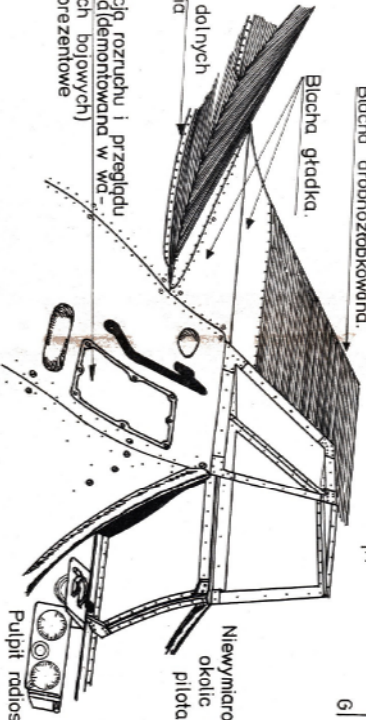
UWAGA: Tobliczka na pierścieniu NACA podaje numer płatowa 850. Ten sam numer wytoczony jest na przegrodzie przeciwnitowej oraz na tylnej części stopki busoli.

Po prawej burcie kadłuba brak kieszeni na radiostację, apteczkę pierwszej pomocy, pozostałe szwy nitowe analogiczne do burty lewej.

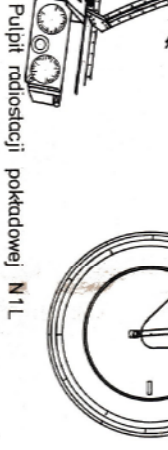
Niewymiarowy szkic płoty ogonowej, wzmocnień, cięgien, oraz umocnienie zastrzału statecznika wysokości do kadłuba



Błacha drobnozłobkowana
 Błacha gładka
 Usztywnienie dyltynch blach pokrycia
 Instrukcja rozruchu i przegladu płatowca (demontowana w wd.-runkach bojowych)
 UWAGA: Blachy osłaniające płotę osłony przeciwkurkowe - zdjęte



Niewymiarowy widok okolic kabiny pilota

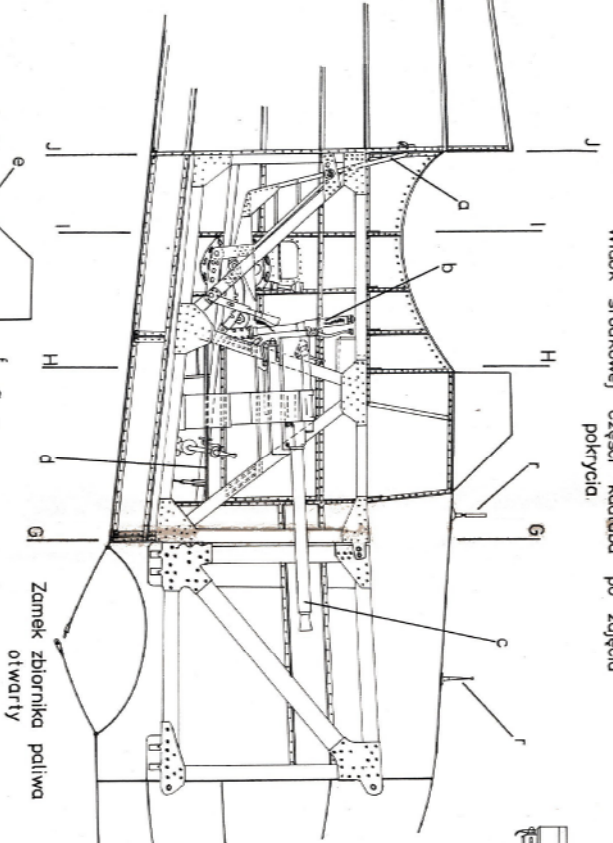


Pulpit radiostacji pokładowej N1L

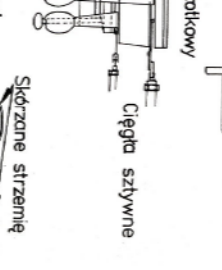
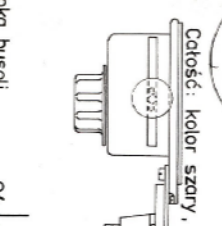
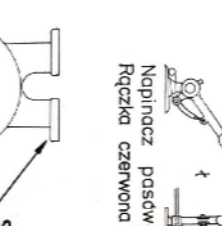
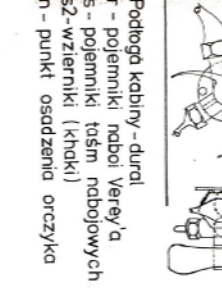
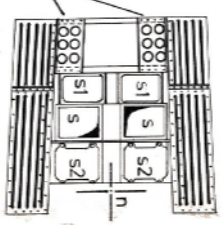
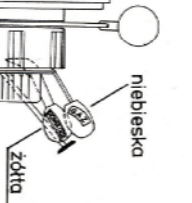
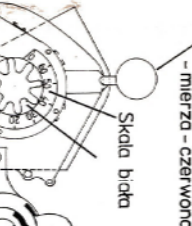
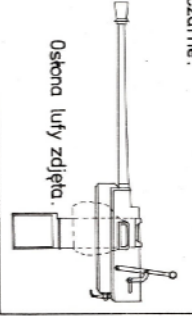
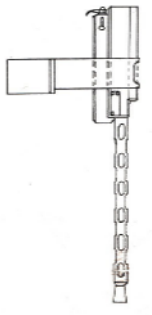
Odtworzono na podstawie jedynego zachowanego egzemplarza samolotu P-11c, który eksponowany jest w MUZEUM LOTNICTWA I ASTRONAUTYKI w KRAKOWIE ALEJA PLANU 6-LETNIEGO 12

POLSKIE SAMOLOTY MYŚLIWSKIE				
PZL P-11c P-24				
Opracował:	JĘDRZEJ MAREK MACIELEWSKI ŁÓDŹ			
ROK	1978	6/1	1:101 1:1	A1
ARKUSZ	PODDZIAŁKA	FORMAT		

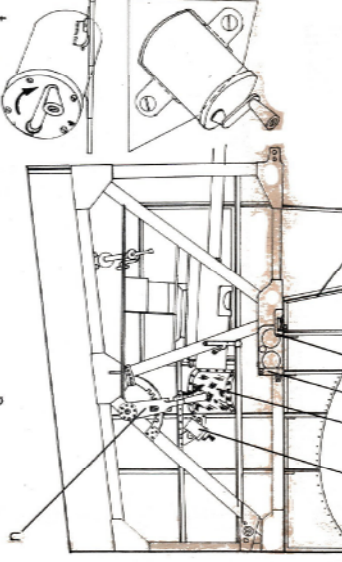
Widok środkowej części kadłuba po zdjęciu pokrycia



c. 2 szt (w luźnym odbiciu) k-mów burtowych typu Vickers F-7,7mm
Ciałość w kolorze szaroniebieskim. Luły czarne.

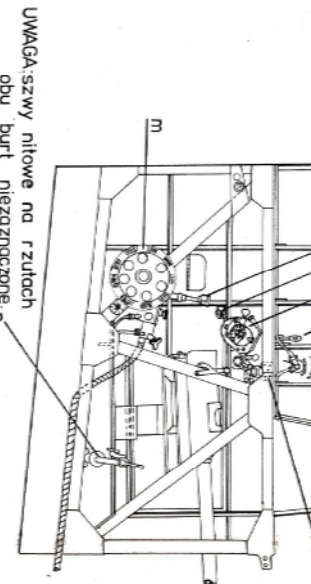


Wyposażenie prawej burty



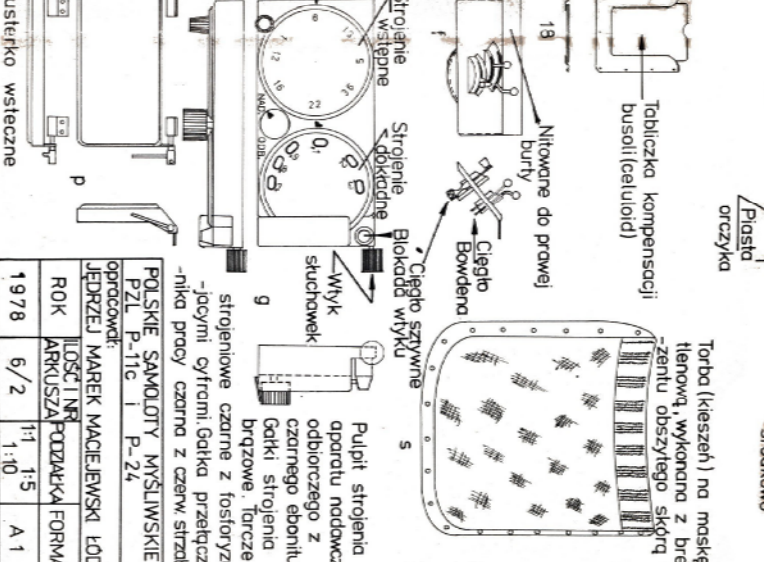
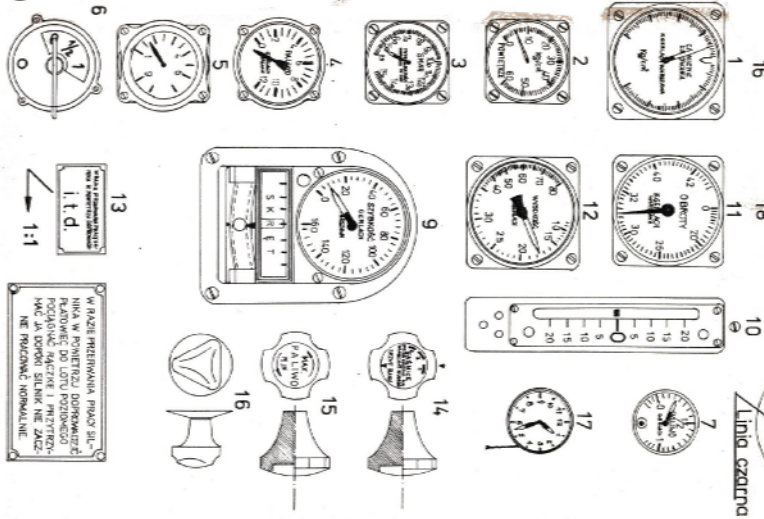
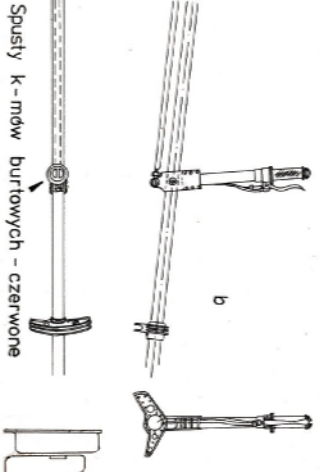
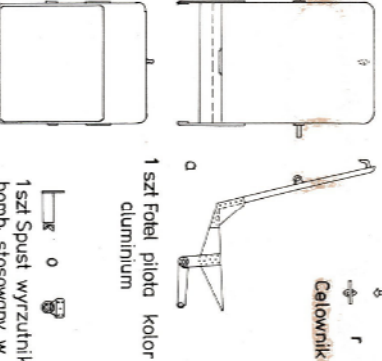
1 Sitrzaka czerwona

Wyposażenie lewej burty



UMGA-szwy nitowe na rzutach obu burt niezaznaczone n

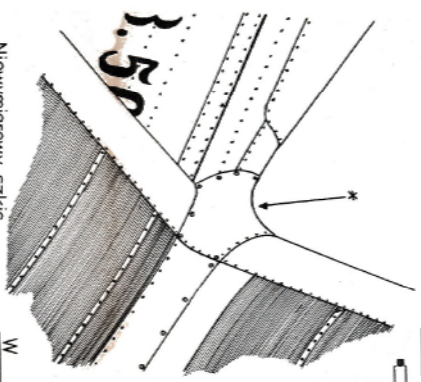
b - 1 szt. Drgżek sterowy w kolorze naturalnego aluminium. Wykładzina chwytu czarna



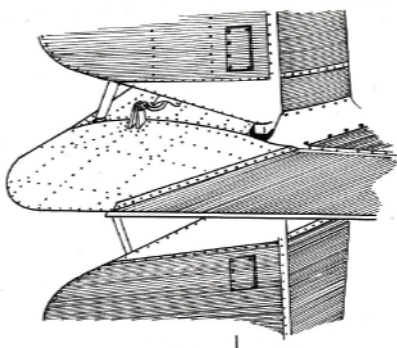
opracował:	JEDRZEJ MAREK MACIEJEWSKI ŁÓDŹ
ROK	1978
ARKUSZA	6/2
POZNAWKĄ	1:1
FORMAT	1:5
	1:10
	A 1

POLSKIE SAMOLOTY MYŚLIWSKIE PZL P-11c i P-24

Pokrycie płatów z blachy drobnozębnej, patrz wzór na arkuszu nr 1) za wyjątkiem kesonu, pasów wzmacniających poprzeczne szwy nitowe, noski lotek oraz nosady i końcówki płatów.

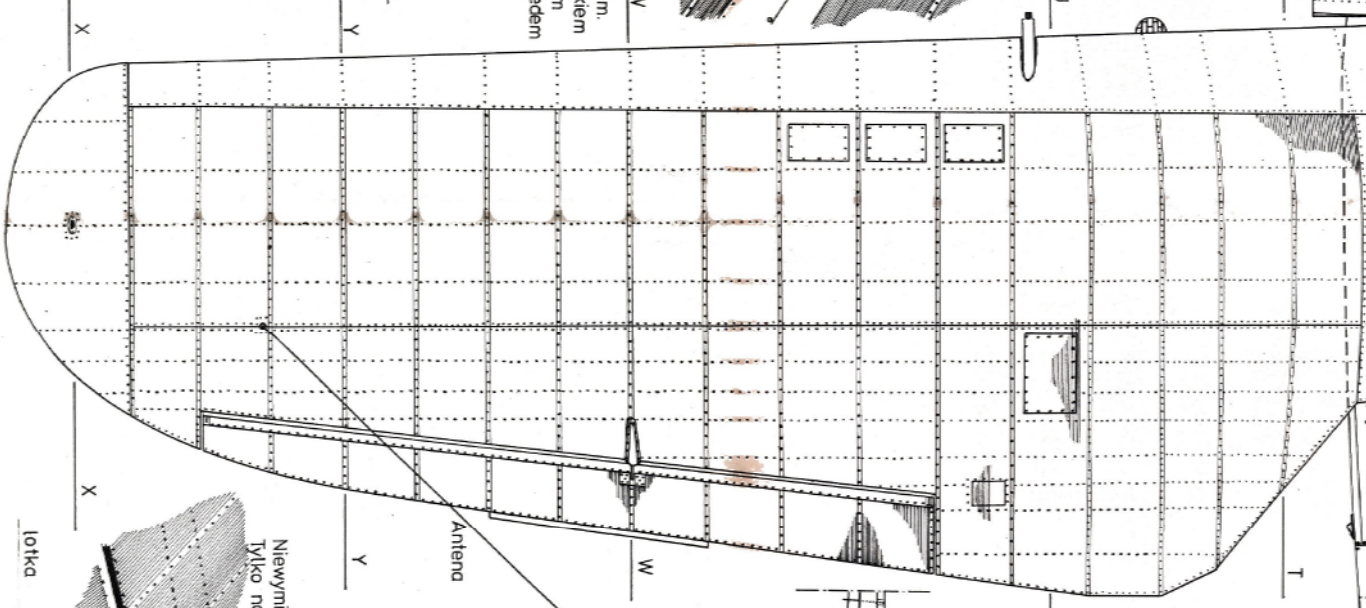


Niewymiarowy szkic połączenia kadłuba z usztywnieniem. Uwaga: detal oznaczony znacznikiem „*” w egzemplarzu muzealnym wykonany jest odmiennie względem oryginału

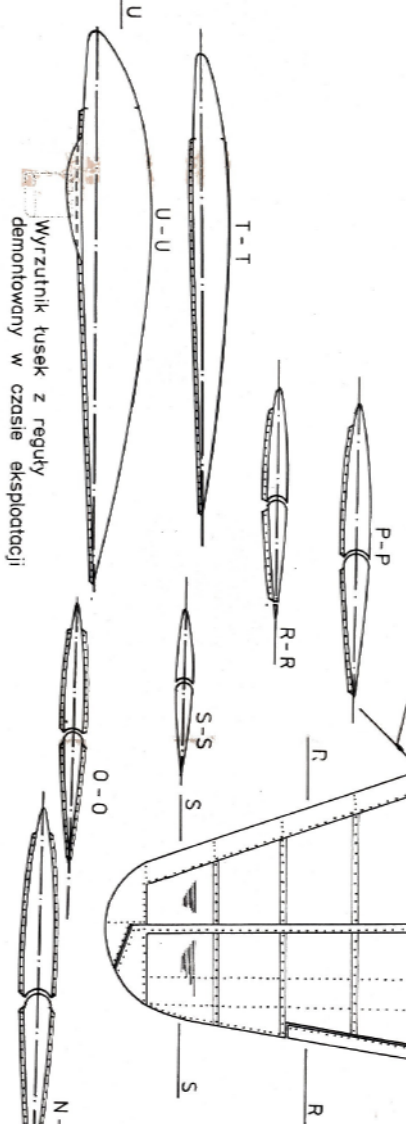


Niewymiarowy szkic połączenia kadłuba z usztywnieniem. Widok od steru kierunkowego do kabiny pilota

Wyposażenie kabiny pilota - patrz arkusz nr 5



Wyrzutnik tusek z reguły demontowany w czasie eksploatacji



Blacha drobnozębna



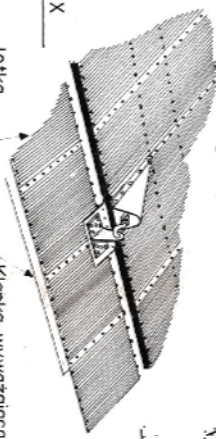
Fotokarabin typu FK-28

montowany na lewym tylnym zastrzale

Niewymiarowy szkic dolnej powierzchni płata. Widoczne szczegóły zawieszania lotki

Listwy usztywniające pokrycie tylko na dolnych powierzchniach

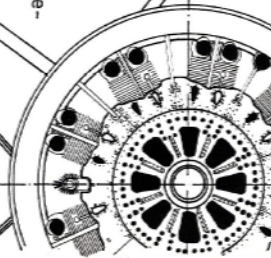
Niewymiarowy szkic napędu lotki. Tylko na górnej powierzchni płatów



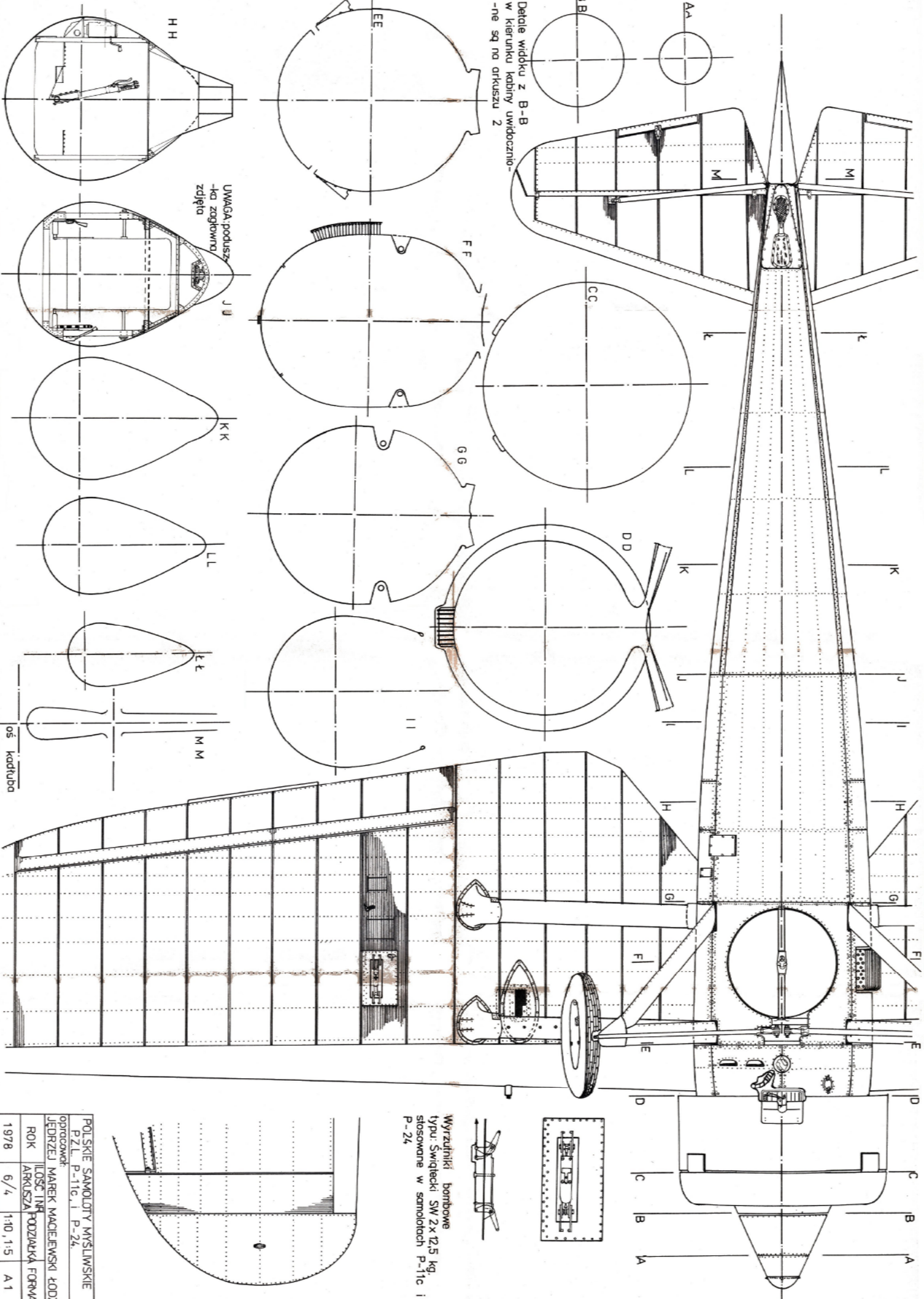
Kłapka wyważająca

Blacha gładka. Reszta pokrycia z blachy drobnozębnej

kolpak i śmigło - zdjęte



PLANY SAMOTÓW MYŚLIWSKICH			
opracował: P.Z.L. P-11c i P-24			
JĘDRZEJ MAREK MACIELEWSKI ŁÓDŹ			
ROK	ILUŚĆ I NR	PODZIAŁ	FORMAT
1978	6/3	1:10	A 1
			ARKUSZA

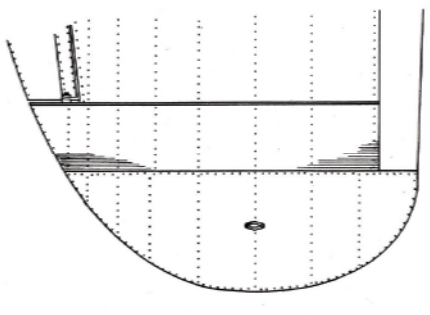


Detale widoku z B-B
w kierunku kabiny uwidoczni-
-ne są na arkuszu 2

UWAGA: podusz-
-ka z tyłu
zdzięta

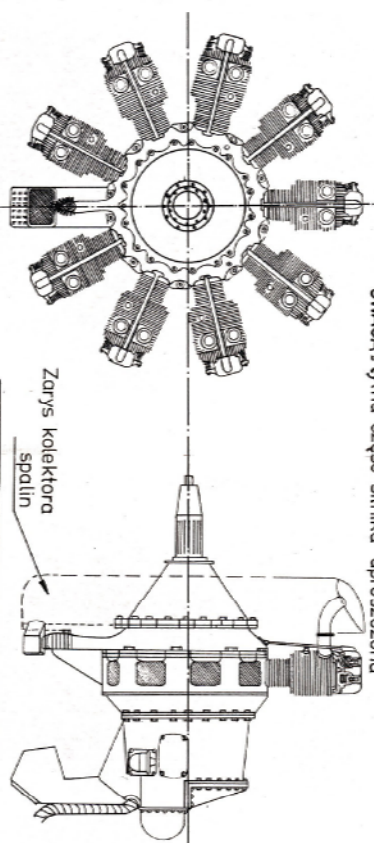
oś kadłuba

Wyrzutniki bombowe
typu Swięciecki SW 2x125 kg,
stosowane w samolotach P-11c i
P-24

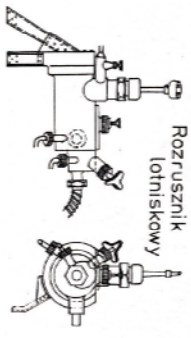


POLSKIE SAMOLOTY MYŚLIWSKIE			
opracował: P.Z.L. P-11c, I P-24			
JĘDRZEJ MAREK MACIELEWSKI ŁÓDŹ			
ROK	ILUŚĆ INR	POZIOMY FORMAL	
1978	6/4	1:10, 1:5	A 1

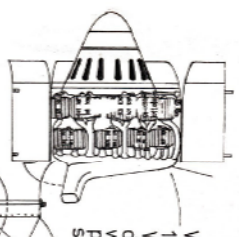
UWAGA: tylna część silnika uproszczona



Zarys kolektora spalin

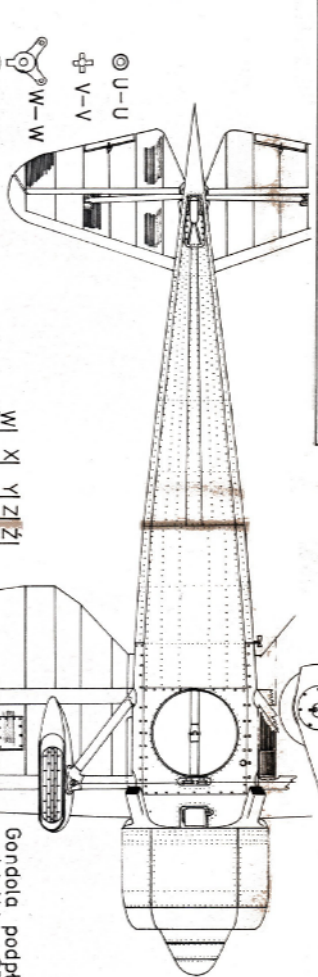
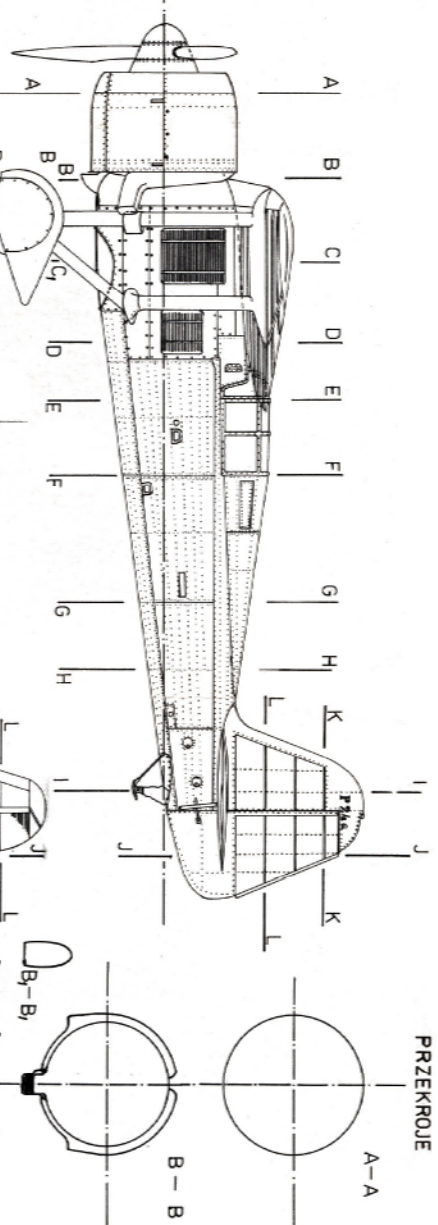


kolor: szary młotkowy, galki czarne



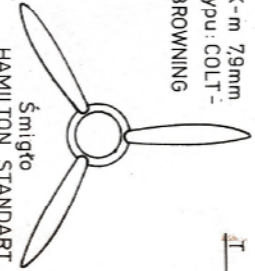
Widok silnika Gnome - Rhone 14N 07
Widoczne charakterystyczne dla PZL wycięcia w blaszanej osłonie przedniej części karteru silnika

zbiornik paliwa wysity, taśmny rozpięty

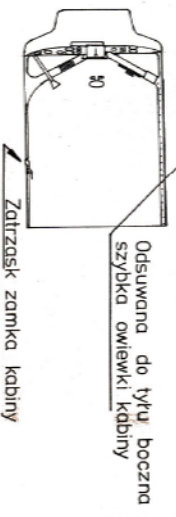


Gondola podratowa z działkiem OERLIKON 20mm i z zaposem 40 szt naboł

K-m 79mm typu COLT-BROWNING



Śmigło HAMILTON STANDARD (budowane w kraju wg licencji jako PZL-STANDARD)



Pozostałe wyposażenie kabiny samolotu PZL, jak na rysunkach szczegółowych kabiny samolotu P-11c

Odsuwana do tyłu boczna szyбка owiewki kabiny

Zatrzaszk zamka kabiny

Zawieszenie lotek i sterów jak w modelu samolotu PZL P-11c

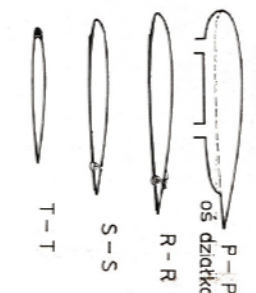
UWAGA: pozostałe szwy nitowe jak w samolocie PZL P 11c

Owiewka kabiny otwarta

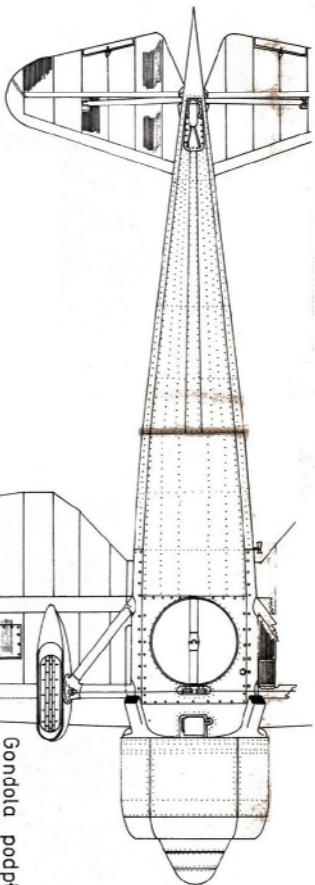
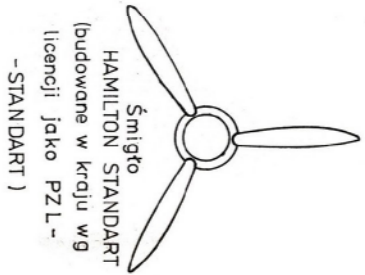
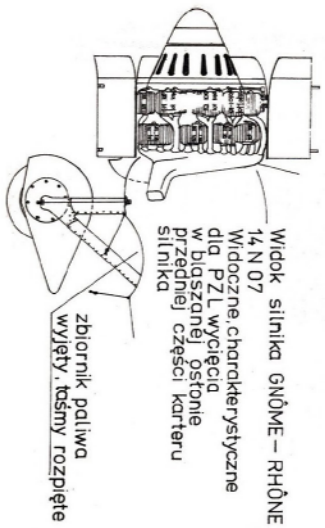
P-24 G, 2-k-mny 79mm oraz 2 działka Oerlikon 20mm

4-k-mny Colt-Browning kaliber 79 mm

- 21-lusterko wsteczne
- 22-wizjer celownika
- 23-zegar czasowy
- 20-wysokościomierz
- 19-regulacja klapek wyważających.



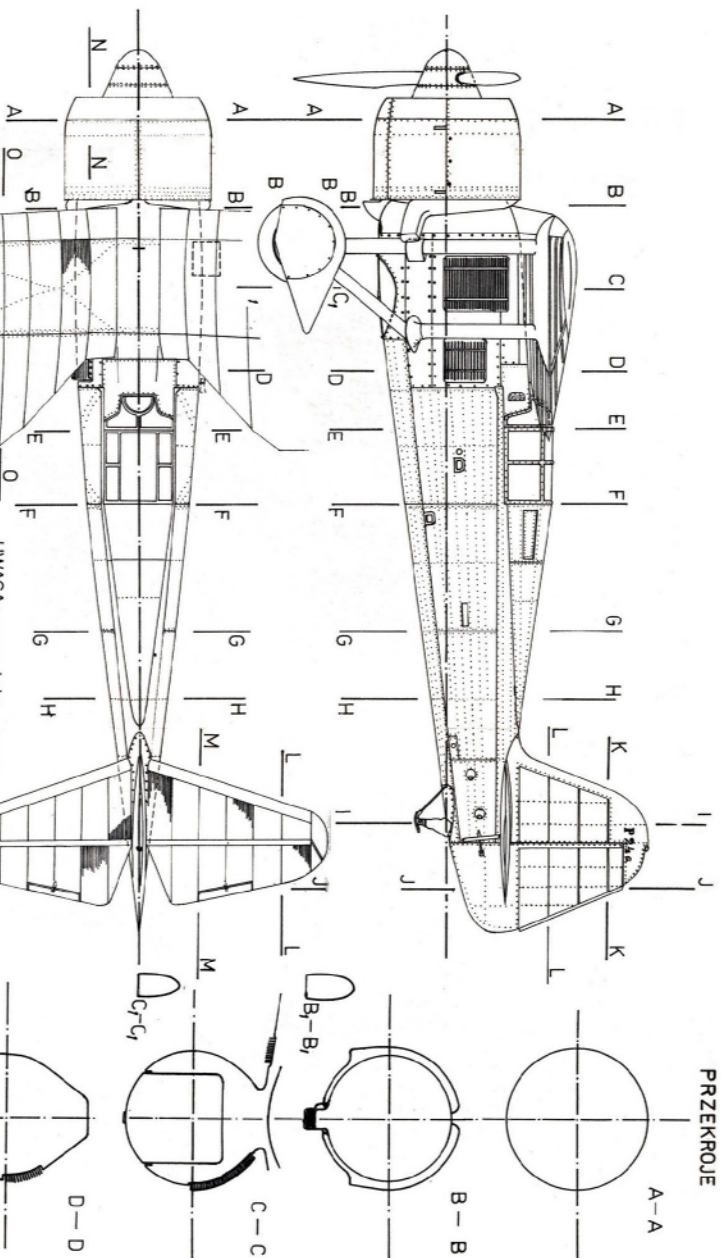
PLAN SAMOLOTU MYSŁIWSKIEGO PZL P 24 F i G oraz silnik do P 11c Opracował: LÓDŹ JEDRZEJ MAREK MACIEJEWSKI			
ROK	ILOSC I NR ARK.	PODDZIAŁ	FORMAT
1976	6/5	1:5, 1:10, 1:1, 25, 1:25	A 1



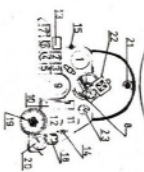
Gondola podłotowa z działkiem OERLIKON 20mm i z zapasem 40 szt naboł

K-m 79mm typu: COLT-BROWNING

Zwieszanie lotek i sterów jak w modelu samolotu PZL P-11c



PRZEKROJE



21-lusterko wsteczne
22-wizjer celownika
23-zegar czasowy
20-wysokościomierz
19-regulacja kłapek wyważających.

Pozostałe wskaźniki oznaczone numerami zgodnymi z rysunkiem kabiny samolotu P-11c

P-24 G, 2 k-my 79mm oraz 2 działka Oerlikon 20mm

UWAGA: pozostałe szwy nitowe jak w samolocie PZL P 11c

Owiewka kabiny otwarta

N-N

O-O

P-P

R-R

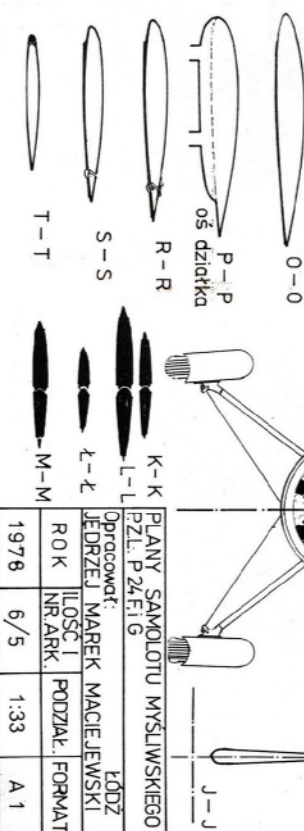
S-S

T-T

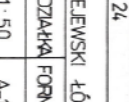
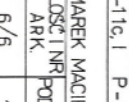
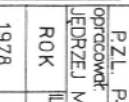
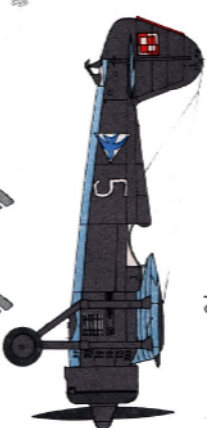
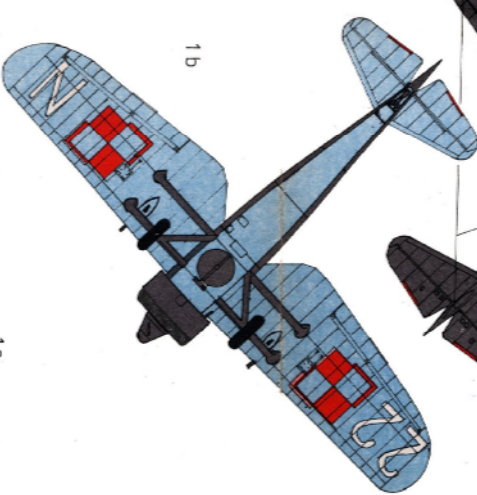
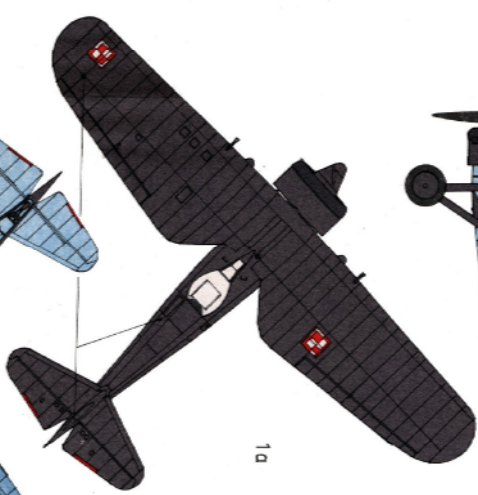
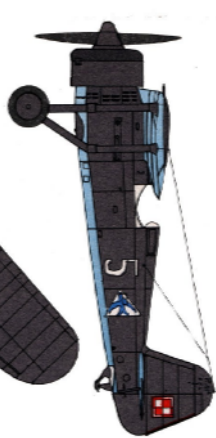
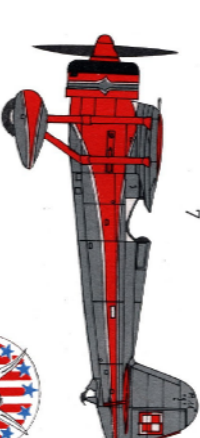
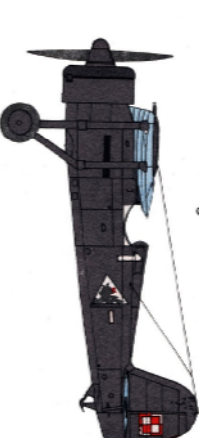
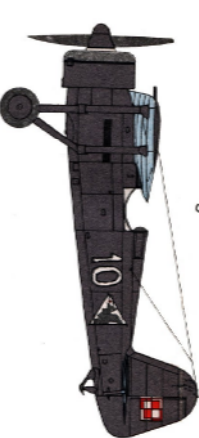
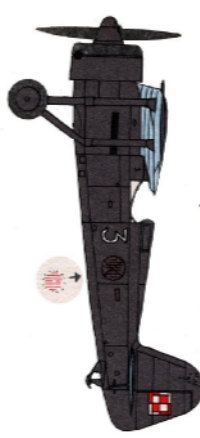
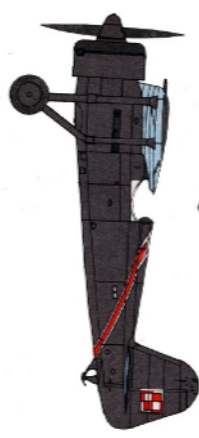
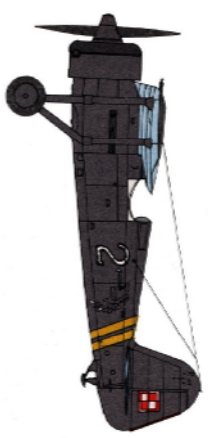
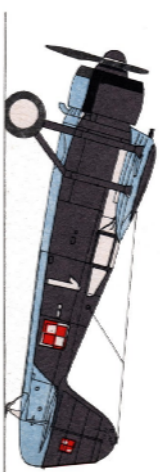
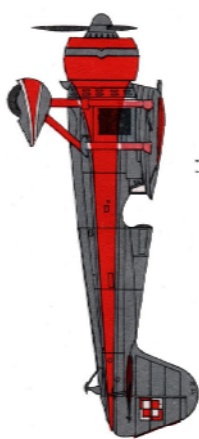
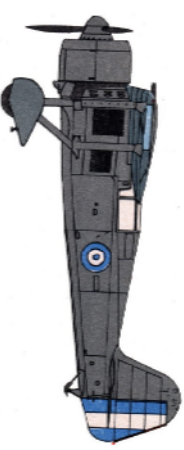
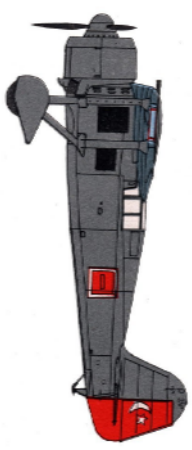
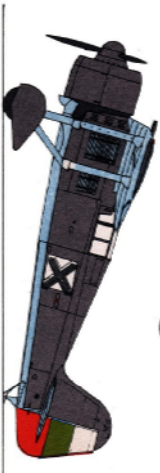
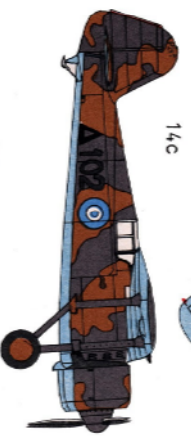
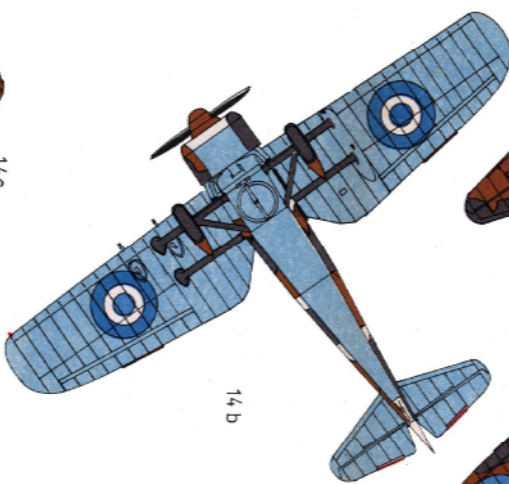
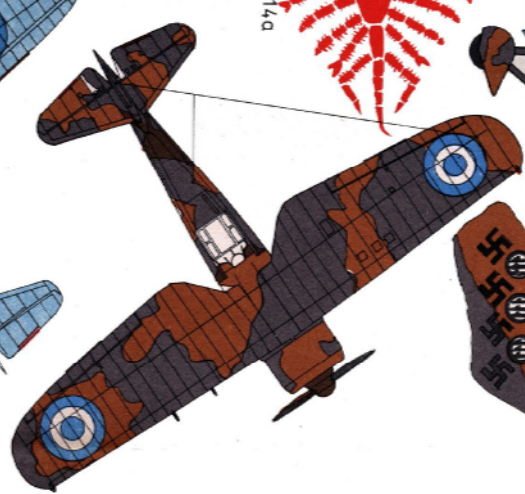
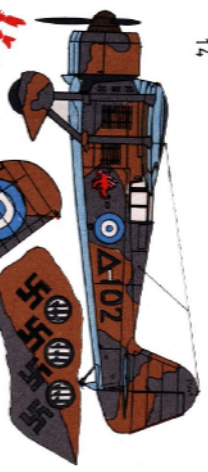
P-24 F

4 k-my Colt-Browning kaliber 79 mm

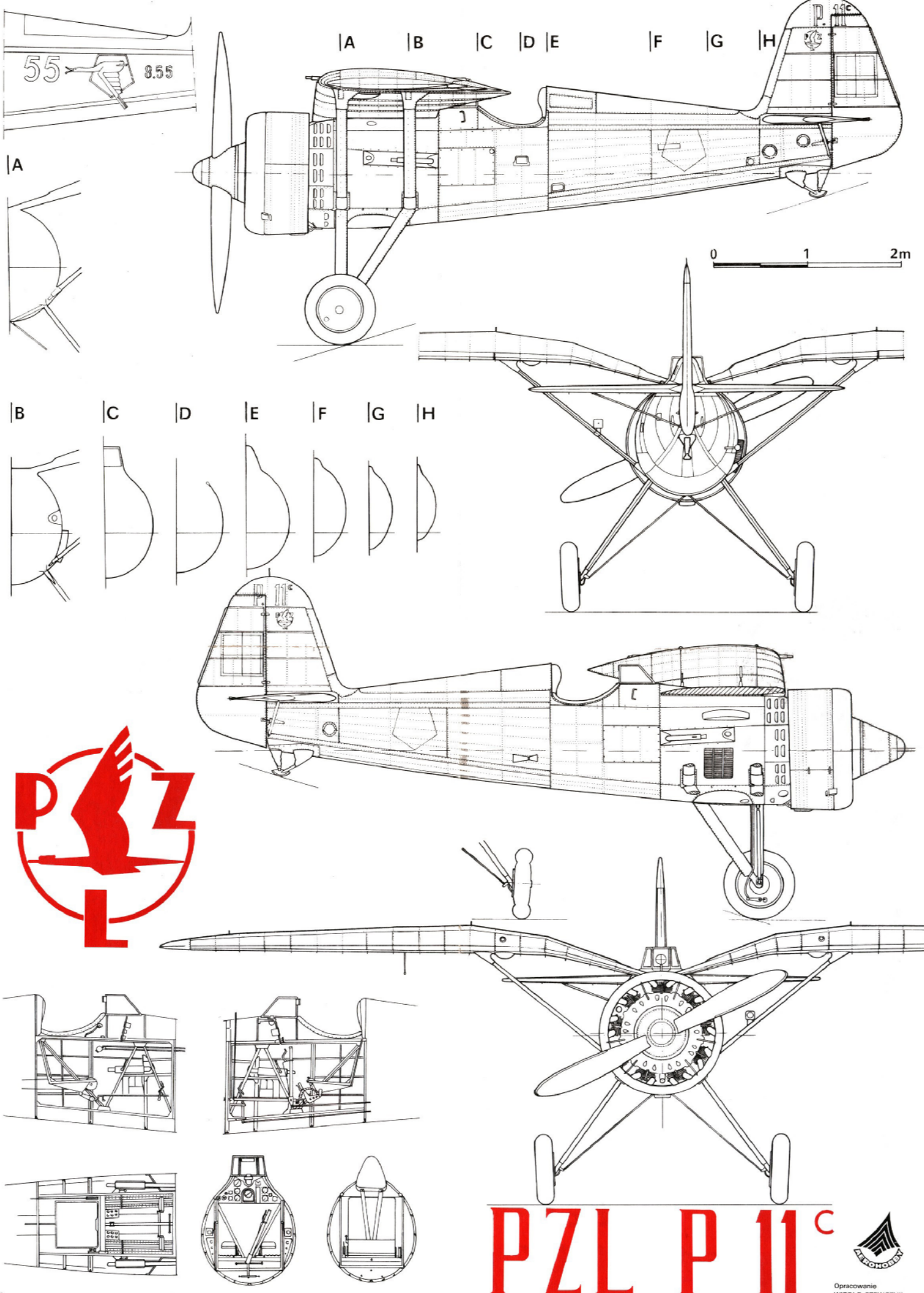
J-J



PLANY SAMOLOTU MYSLIWSKIEGO PZL P.24.F.1.G			
Opracował: LDDZ			
JEDRZEJ MAREK	MACIEJEWSKI	ROK	PODZIAŁ: FORMAT
1978	6/5	1:33	A 1



opracował:			
JĘDRZEJ MAREK MACIELEWSKI ŁÓDŹ			
P.Z.L. P-11c, I P-24			
ROK	LIŚCI I NR	PODZIAŁ	FORMAT
1978	6/6	1:50	A-1

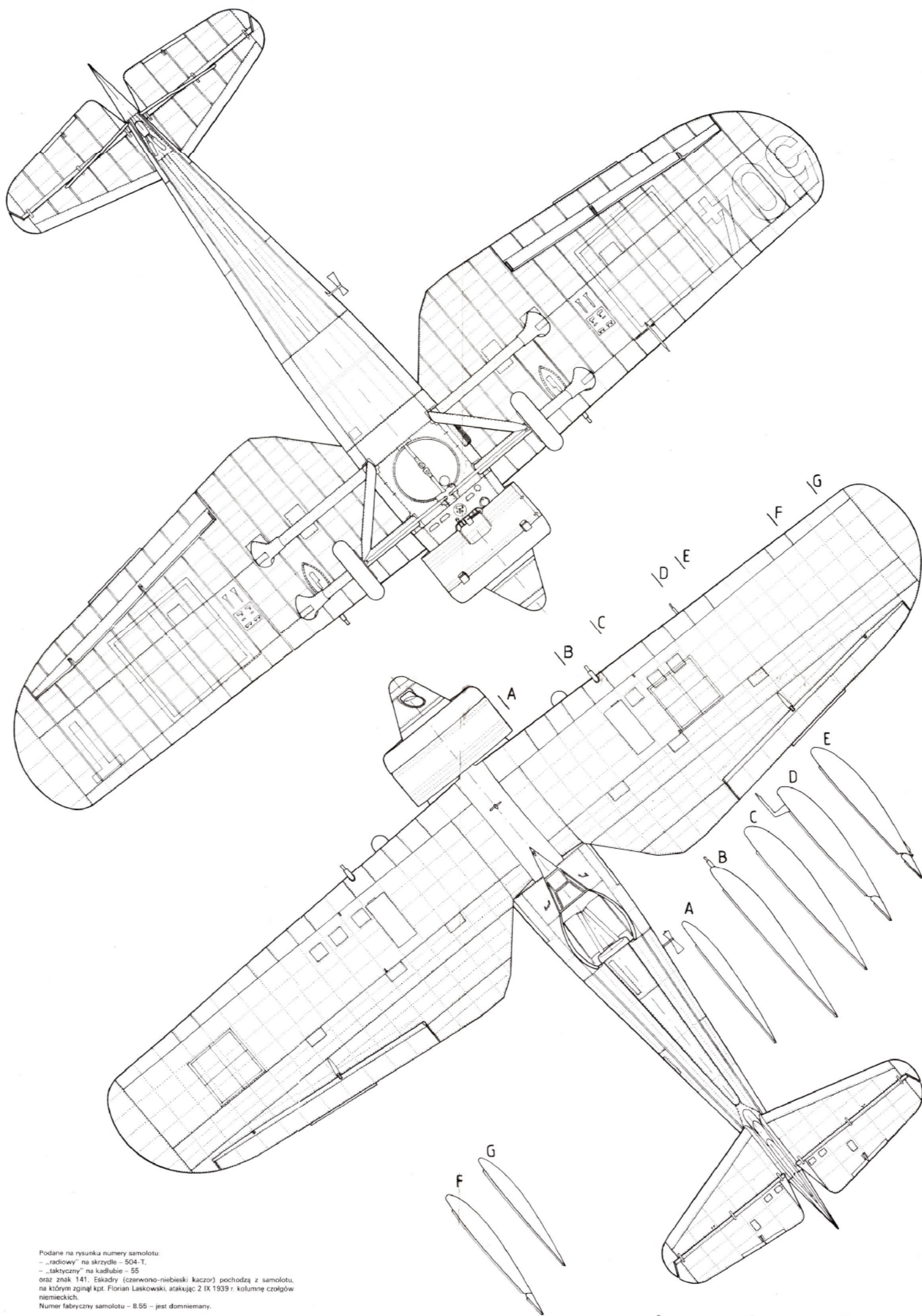


PZL P 11^C



Opracowanie
WITOLD SZEWCZYK





Podane na rysunku numery samolotu:
 - „radiowy” na skrzydle - 504-T,
 - „taktyczny” na kadłubie - 55
 oraz znak 141, Eskadry (czerwono-niebieski kaczor) pochodzą z samolotu,
 na którym zginął kpt. Florian Laskowski, atakując 2 IX 1939 r. kolumnę czołgów
 niemieckich.
 Numer fabryczny samolotu - 8.55 - jest domniemany.

0 1 2m